JULES VERNE

UN ORAŞ PLUTITOR

CAPITOLUL I.

Pe 18 martie 1867, ajungeam la Liverpool, iar vasul Great-Eastern urma să plece, doar câteva zile mai târziu, spre New-York. Aveam să urc la bordul său ca pasager, dar nu făceam altceva decât o călătorie de plăcere. Mă tenta o traversare a Atlanticului la bordul acelui vapor uriaş. Voiam să vizitez America de Nord numai datorită conjuncturii, nu pentru un scop anume. În primul rând mă interesa Great-Eastern. Vasul cu aburi era o adevărată capodoperă a construcțiilor navale. Un oraş plutitor, o bucată de comitat detaşată din solul englezesc şi care, după traversarea oceanului, se va suda de continentul american! Îmi închipuiam masa aceea enormă luată de valuri, lupta ei cu vânturile pe care le sfida, îndrăzneala pe care o manifesta în fața mării neputincioase, indiferența sa, stabilitatea în mijlocul acelui tumult care scutură, ca pe nişte şalupe, nave precum Warrior şi Solferinos. Dar imaginația mea se oprea cam în acest punct... Toate lucrurile pe care urma să le observ în timpul traversării, din care majoritatea nu țineau de domeniul maritim, mă interesau foarte mult. Great-Eastem nu era doar o maşină nautică, ciun microcosmos care purta cu el o lume întreagă, de aceea orice observator nu s-ar fi mirat să întâlnească acolo, ca pe scena unui teatru uriaş, toate instinctele, toate lucrurile ridicole, toate pasiunile omeneşti...

Lăsând în urmă gara, mă îndreptai către hotelul Adelphi. Plecarea

JULES VERNE

UN ORAŞ PLUTITOR

CAPITOLUL I.

Pe 18 martie 1867, ajungeam la Liverpool, iar vasul Great-Eastern urma să plece, doar câteva zile mai târziu, spre New-York. Aveam să urc la bordul său ca pasager, dar nu făceam altceva decât o călătorie de plăcere. Mă tenta o traversare a Atlanticului la bordul acelui vapor uriaş. Voiam să vizitez America de Nord numai datorită conjuncturii, nu pentru un scop anume. În primul rând mă interesa Great-Eastern. Vasul cu aburi era o adevărată capodoperă a construcţiilor navale. Un oraş plutitor, o bucată de comitat detaşată din solul englezesc şi care, după traversarea oceanului, se va suda de continentul american! Îmi închipuiam masa aceea enormă luată de valuri, lupta ei cu vânturile pe care le sfida, îndrăzneala pe care o manifesta în faţa mării neputincioase, indiferenţa sa, stabilitatea în mijlocul acelui tumult care scutură, ca pe nişte şalupe, nave precum Warrior şi Solferinos. Dar imaginaţia mea se oprea cam în acest punct… Toate lucrurile pe care urma să le observ în timpul traversării, din care majoritatea nu ţineau de domeniul maritim, mă interesau foarte mult. Great-Eastem nu era doar o maşină nautică, ciun microcosmos care purta cu el o lume întreagă, de aceea orice observator nu s-ar fi mirat să întâlnească acolo, ca pe scena unui teatru

uriaş, toate instinctele, toate lucrurile ridicole, toate pasiunile omeneşti…

Lăsând în urmă gara, mă îndreptai către hotelul Adelphi. Plecarea vasului Great-Eastem era anunţată pentru data de 20 martie. Pentru că doream să fac ultimele preparative, am cerut permisiunea de a mă instala imediat la bord. Căpitanul Anderson, comandantul navei, mi-a dat voie, politicos.

A doua zi, am coborât spre bazinele care formau o dublă margine a docurilor de pe malurile râului Mersey. Podurile rotitoare mi-au permis să ajung pe cheiul New-Prince, un fel de plută mobilă, care urmează mişcările mării. Reprezenta locul de îmbarcare pentru numeroase nave ce făceau curse către Birkenhead, anexa Liverpoolului, situat pe malul stâng al lui Mersey.

Acest Mersey, ca şi Tamisa, nu este decât un râu nesemnificativ, nedemn de a purta titlul de fluviu, chiar dacă se varsă direct în mare, fără să fie, aşadar, afluentul vreunei alte ape curgătoare. Reprezintă doar o groapa adâncă, plină cu lichid, o adevărată gaură a cărei adâncime o face aptă să preia nave de mare tonaj. Aşa se explică de ce pe acolo putea naviga Great-Eastem, căruia cea mai mare parte a porturilor din lume îi era strict interzisă. Datorită acestor dispoziţii naturale, râuleţele Tamisa şi Mersey au văzut fondându-se la gurile lor două imense oraşe comerciale: Londra şi Liverpool. La fel, aproape în condiţii identice, s-au petrecut lucrurile cu Glasgow, pe râul Clyde.

În cala de la New-Prince era pregătit un tender, mic vas cu aburi ce făcea anumite servicii pentru Great-Eastern. M-am instalat pe puntea sa, printre nenumăraţii muncitori şi manevranţi care se îndreptau spre uriaşul steam-ship. Când orologiul din turnul Victoria bătu ora şapte, tenderul îşi ridică ancora şi pomi să urce pe Mersey cu mare viteza, o data cu marea.

De abia porni, că am observat pe cala un tânăr înalt, cu fizionomie aristocratica specifica ofiţerului englez. Mi s-a părut a recunoaşte în el pe unul dintre prietenii mei, căpitan în armata Indiilor, cu care nu mă mai întâlnisem de mulţi ani. Trebuia să mă fi înşelat însă, căci căpitanul Mac Elwin nu putea sa fi părăsit Bombay ui. Aş fi aflat acest lucru, dacă s-ar fi petrecut. De altfel, Mac Elwin era un tip vesel, nepăsător, un tovarăş vioi, iar cel din faţa mea, chiar dacă îmi oi'erea trăsăturile prietenului meu, părea totuşi trist şi frământat de o durere tainică. Oricum ar fi fost, nu am avut timpul necesar să-l observ mai bine, căci tenderul s-a îndepărtat rapid, iar impresia fondată pe acea asemănare s-a şters ceva mai târziu din cugetul meu.

Great-Eastern era ancorat cam la trei mile în amonte, în dreptul primelor case din Liverpool. Nu se putea zări de pe cheiul de la New-Prince. Abia după prima cotitură a râului, am văzut masa lui impresionantă. S-ar fi zis că era o insulă pe jumătate ascunsa în ceaţa. Stătea cu partea din faţă spre mine, ca să evite mareea. Curând, tenderul îl înconjură, şi sleam-ship-use arătă pe toată lungimea sa. Mi s-a părut aşa cum era: enorm! Trei sau patru transportoare de cărbune, acostate în flancurile sale, deversau prin sabordurile deschise, deasupra liniei de plutire, întreaga lor încărcătură. Pe lângă GreatEastern, acele nave cu trei catarge păreau nişte bărci. Coşurile lor nu atingeau nici măcar linia hublourilor care se evidenţiau în coca sa. Vârfurile catargelor nu-i depăşeau puntea. Uriaşul ar fi putut ridica navele acelea pe scripeţii portmantou, unde stăteau atârnate şalupele de salvare.

Tenderul se apropie de el. Trecu pe sub etrava dreapta a lui Great-Eastern, ale cărui lanţuri se întindeau violent sub forţa valurilor. Apoi, aliniindu-se la babord, opri la baza imensei scări ce urca pe flancul său precum un şarpe. Din acea poziţie, puntea tenderului ajungea abia până la linia de Great-Eastern mi s-a părut aşa cum, de fapt, era: enorm…!

Muncitorii debarcau grăbiţi şi se repezeau să urce nenumăratele trepte ale scării care se termina abia pe puntea vasului. Eu, cu capul dat pe spate, ca un turist care priveşte un edificiu înalt, contemplam roţile lui Great-Eastern.

Văzute dintr-o parte, acele roţi păreau subţiri, scofâlcite, deşi lungimea paletelor era mai mare de patru metri. Din faţă însă, aveau un aspect monumental. Eleganta lor armură, dispunerea axului masiv, punctul de susţinere al întregului sistem, proptelele intercalate destinate să suporte ecartamentul jantei triple, acea aureolă de spiţe roşii care adăposteau dispozitivul, tot ansamblul impresiona şi trezea ideea unei forţe sălbatice şi misterioase.

Cu câtă energie trebuiau să lovească apele, pe care fluxul le izbea de ele, paletele de lemn, atât de temeinic fixate cu buloane! Ce vârtejuri produceau pânzelor lichide, ce maşină puternică le punea în mişcare! Câte tunete absorbite de caverna tamburilor, atunci când Great-Eastern naviga cu toată presiunea, împins de acele roţi ce măsurau cincizeci şi trei de picioare în diametru şi o sută şaizeci şi şase de picioare în circumferinţă, cântărind nouăzeci de tone şi învârtindu-se de unsprezece ori pe minut!

Tenderul îşi debarcase pasagerii. Am păşit pe scările de fier canelate şi, după câtva timp, am ajuns pe puntea steam-ship-ului.

CAPITOLUL II.

Puntea nu era decât un imens şantier ce aparţinea unei armate de lucrători. Nu mă puteam crede la bordul unei nave. Mai multe mii de oameni, muncitori, membri ai echipajului, mecanici, ofiţeri, manevranţi ciudaţi se intersectau, se înghesuiau fără să se jeneze unul pe altul, atât pe punte, cât şi pe la maşini, pe catarge şi pe scheletul velaturii, toţi într-un amestec de nedescris.

Aici, macaralele enorme ridicau blocuri imense de fontă. Mai încolo, bârnele grele erau înălţate cu trolii puse în mişcare de vapori. Deasupra sălii maşinilor, se balansa un

cilindru de fier, adevărat trunchi de metal. Mai în faţă, vergile urcau în geamătul catargelor lungi. Mai în spate,se ridica un eşafodaj care ascundea, fără îndoială, un edificiu aflat în construcţie. Se însăila, se ajusta, se lucra cheresteaua, se ungeau dispozitivele mecanice, se peria, în mijlocul unei dezordini de nedescris.

Bagajele mele fuseseră transbordate. Am cerut să-l văd pe căpitanul Anderson. Comandantul nu sosise încă. Unul dintre stewarzi se îngriji de instalarea mea şi-mi transportă coletele în cabinele din spate.

— Prietene, i-am zis, plecarea vasului Great-Eastern era anunţată pentru 20 martie, dar e imposibil ca pregătirile să se termine în douăzeci şi patru de ore. Ştiţi cam pe când vom pleca din Liverpool?

În această privinţă, stewardul nu ştia mai multe decât mine. Mă lăsă singur. M-am hotărât atunci să vizitez toate colţişoarele acelui furnicar imens şi mi-am început plimbarea aşa cum ar fi făcut un turist într-un oraş necunoscut. Un glod negru, aşa cum se întâlneşte pe pavajul din oraşele englezeşti, acoperea şi puntea steamerului. Două şanţuri infecte şerpuiau încoace şi încolo. Te credeai într-unul dintre cele mai murdare pasaje din strada Upper-Thames, de lângă podul Londrei. Mergeam razant cu acele construcţii din spatele navei. între acestea şi bastingaje, de fiecare parte, se distingeau două străzi largi sau, mai curând, două bulevarde acoperite de o mulţime compactă. Am ajuns astfel chiar în centrul navei, între tambururile unite de un sistem dublu de pasarele.

Acolo se deschidea spaţiul destinat să conţină organele maşinii ce punea în mişcare roţile. Am privit acea minune. Vreo cincizeci de muncitori erau repartizaţi pe pasarelele metalice ale construcţiei din fontă, unii agăţaţi de lungile pistoane înclinate sub cele mai diverse unghiuri, alţii suspendaţi de biele, câţiva reglând piesa numită excentric, alţii înşurubând cu ajutorul unor chei imense cuzineţii lagărelor. Trunchiul de metal care cobora încet prin

tambuchi era un nou arbore cotit destinat să transmită roţilor mişcările bielelor. Din acel infern venea un zgomot continuu, format din sunete ascuţite şi discordante.

După ce am aruncat o privire rapidă asupra lucrărilor de pregătire, mi-am reluat plimbarea şi am ajuns pe puntea din faţă. Acolo tapiţerii tocmai terminaseră de decorat o încăpere destul de vastă, cunoscută sub denumirea de smoking-room, cameră pentru fumat, o adevărata cafenea a oraşului plutitor, luminată de paisprezece ferestre, cu plafonul alb şi auriu şi cu lambriuri din panouri din lemn de lămâi. Apoi, după ce am traversat un fel de zonă triunghiulară ce constituia partea din faţă a punţii, am ajuns la etrava care cobora până la suprafaţa apei.

Din acel punct extrem, am zărit, când m-am întors, printr-o spărtură în ceaţă, partea din spate a lui Great-Eastern aflată la o distanţă de mai mult de doi hectometri. Nu se puteau folosi decât asemenea unităţi de măsură pentru a descrie colosul.

Am revenit pe bulevardul de la tribord, trecând printre clădiri şi pavilioane, evitând şocul scripeţilor care se balansau prin aer şi loviturile de bici ale frânghiilor pe care briza le mişca încolo şi încoace, ferindu-mă ba de izbiturile unei macarale, ba de zgura inflamata aruncată de vreo forjă ca pe un buchet de artificii. Abia zăream vârfurile catargelor înalte de două sute de picioare, ce se pierdeau în ceaţa cu care îşi amestecau fumul negru tenderele de serviciu şi navele care alimentau gigantul cu cărbuni. După ce am depăşit tambuchiul maşinăriei cu roţi, am remarcat un „mic hotel” care se ridica în stânga mea, apoi lunga faţadă laterală a unui palat aflat deasupra unei terase ale cărei balustrade erau curăţate. în sfârşit, am ajuns în partea din spate a steam-ship-uhu, în locul unde se ridica eşafodajul pe care l-am mai pomenit. Acolo, între ultima încăpere şi vastul panou cu zăbrele deasupra căruia se aflau cele patru roţi ale cârmei, mecanicii terminau de instalat o maşină cu aburi. Aceasta se compunea din doi

cilindri orizontali şi prezenta un sistem de piuioane, leviere, întrerupătoare, care mi se păru foarte complicat.

Nu i-am înţeles destinaţia de la început, dar am avut impresia că şi acolo, ca peste tot de altfel, pregătirile erau departe de a se termina.

Dar cărui fapt se datorau întârzierile acelea, pentru ce erau necesare atâtea noi aranjamente la bordul lui Great-Eastern, o navă relativ nouă? Ar trebui spus în câteva cuvinte.

După vreo douăzeci de traversări între Anglia şi America, a urmat una marcata de accidente foarte grave, iar exploatarea vasului a fost abandonată pentru un timp. Imensul vas, folosit pentru transportul pasagerilor, nu mai părea bun de ceva şi se văzu dat la rebut, datorită spaimei pe care le-o insufla călătorilor. Când primele tentative de a pune cablul telegrafic pe platoul submarin atlantic au eşuat, incident datorat în parte navelor ce-l transportau, inginerii s-au gândit la Great-Eastern. Doar el putea să înmagazineze la bord cele trei mii patru sute de kilometri de fir metalic, având o greutate de patru mii cinci sute de tone. Doar el putea, datorită indiferenţei pe care o manifesta faţă de mare, să deruleze, spre a fi scufundat, imensul cablu. Dar pentru a prinde firul înfăşurat pe tambur de flancurile vaporului erau necesare amenajări speciale. Au trebuit eliminate două cazane din cele şase şi un coş din cele trei ce aparţineau maşinilor pentru elice. în locul lor s-au instalat recipiente mari pentru a deplasa cablul pe care o pânza de apa îl. proteja de alterările cauzate de aer. Firul trecea astfel din acele lacuri plutitoare direct în mare, fără a mai suporta contactul cu straturile atmosferice.

Operaţiunea de punere a cablului s-a încheiat cu succes, şi, după ce rezultatul dorit a fost obţinut, Great-Eastem a revenit la starea sa de vas abandonat. A intervenit însă Expoziţia Universală din 1867. O societate franceza, numită Societatea Celor Speriaţi de Great-Eastem, cu răspundere

limitata, luă naştere, având un capital de două milioane de franci, cu intenţia de a întrebuinţa nava uriaşă pentru transportul vizitatorilor transoceanici. De unde reapăru necesitatea de a pregăti steamerul pentru această destinaţie, necesitatea de a acoperi recipientele şi a reinstala cazanele, de a mări saloanele unde trebuiau să locuiască atâtea mii de călători şi de a construi încăperile folosite ca săli de masă suplimentare. Trebuiau amenajate şi trei mii de paturi în flancurile acelei coci uriaşe.

Great-Eastern fu închiriat pentru două luni, la preţul de douăzeci şi cinci de mii de franci. Două contracte au fost făcute cu firma G. Forrester and C&. din Liverpool. Primul, în valoare de cinci sute treizeci şi opt de mii şapte sute cincizeci de franci, pentru instalarea unor noi cazane care să pună în mişcare elicea. Al doilea, în valoare de şase sute şaizeci şi două de mii cinci sute de franci, pentru reparaţia generala a navei.

Înainte de a întreprinde aceste ultime lucrări, The Board ot'Trade a cerut ca nava să fie urcată pe un grătar pentru a i se verifica foarte riguros coca. În cursul acestei operaţiuni foarte costisitoare, s-a reparat o fisură lungă la partea exterioară, lucru care a înghiţit o grămada de bani. Apoi s-a trecut la instalarea noilor cazane. A trebuit schimbat şi arborele motor al roţilor, care fusese deformat în cursul ultimei călătorii. Acest arbore, îndoit chiar în mijlocul său pentru a primi biela pompelor, a fost înlocuit cu un altul dotat cu doua excentrice, ceea ce asigura rezistenţa acestei piese foarte importante pe care se exercita întregul efort. în sfârşit, pentru prima oară, cârma urma să fie acţionată cu aburi.

Acestei delicate manevre îi destinau mecanicii maşina pe care o ajustau în partea din spate a navei.

Timonierul, aflat pe pasarela din centru, între aparatele de semnalizare ale roţilor şi elicei, avea sub ochi un cadran prevăzut cu un ac mobil, care îi dădea în orice clipă poziţia barei cârmei. Pentru a o modifica, el se mulţumea să

imprime o uşoară mişcare unei roţi ce măsura abia un picior în diametru şi era plasata vertical, la îndemână. Imediat se deschideau valvele. Aburii din cazane se precipitau prin lungile conducte în cei doi cilindri ai micuţei maşini. Pistoanele se mişcau rapid, transmisiile acţionau şi cârma asculta imediat, făcând vasul să-şi schimbe cursul. Dacă sistemul acela ar fi reuşit, un singur om ar fi putut conduce, cu un singur deget, masa colosală a lui Great-Eastern.

Timp de cinci zile, lucrările au continuat cu o intensitate deosebită, întârzierile produceau multe necazuri întreprinzătorilor, dar antreprenorii nu puteau face nimic în plus. Plecarea a fost fixată irevocabil pe 26 martie. Pe 25, puntea steam-ship-ului era încă plină de tot felul de utilaje suplimentare.

În sfârşit, în acea ultimă zi, căile de acces şi pasarelele se degajară încet-încet. Schelele fură demontate. Macaralele dispărură. Probele maşinilor se încheiară. Ultimele cuie fură bătute. Piesele polizate fură acoperite cu o vopsea alba pentru a fi protejate împotriva oxidării în timpul călătoriei. Rezervoarele de ulei fură umplute. Cea din urmă placă fu pusă pe suportul ei de metal. Chiar inginerul şef încercă toate cazanele. O uriaşă cantitate de aburi se precipită în sala maşinilor. Aplecat deasupra tambuchiului, acoperit de emanaţiile calde, nu mai vedeam nimic. Auzeam însă pistoanele gemând în interiorul carcaselor, cilindrii groşi oscilând cu zgomot în buloanele solide. Un clocot intens se produse din direcţia tamburelor, în timp ce paletele loveau încet apele înspumate ale râului Mersey. în spate, elicea bătea valurile cu cele patru ramuri ale sale. Cele două maşini, absolut independente una faţă de alta, erau gata să intre în funcţiune.

Către ora cinci după-amiaza, o şalupă cu motor acostă vasul. Era pregătită special pentru Great-Eastern. Locomotiva sa fu detaşată, apoi urcată pe punte cu ajutorul cabestanelor. Dar şalupa nu a putut fi îmbarcată. Coca ei de

oţel era de o asemenea greutate, încât pistoletele pe care erau montate palanele se pliară sub încărcătură, efect care nu s-ar fi produs, fără îndoială, dacă ar fi fost susţinute prin intermediul balansinelor.

Şalupa trebui, aşadar, abandonată. îi rămânea încă lui Great-Eastern un şir de şaisprezece ambarcaţiuni agăţate de portmantourile-macara.

În seara aceea totul fu terminat. Bulevardele măturate nu mai aveau deloc noroi, căci armata de curăţători trecuse pe acolo. încărcarea vasului se încheiase. Alimentele, mărfurile, cărbunii ocupau cambuzele, cala şi buncărele. Totuşi, steamerul nu atinsese încă linia de plutire. Era un inconvenient, căci roţile, insuficient scufundate, trebuiau să producă o împingere minimă pentru ca vaporul să se deplaseze. în acele condiţii se putea însă pleca. M-am culcat cu speranţa că a doua zi vom porni pe mare. Nu m-am înşelat. Pe 26 martie, la revărsatul zorilor, am văzut fluturând pe catargul velei foc pavilionul american, pe catargul cel mare, steagul francez, iar pe cel de lângă cârmă, steagul englez.

CAPITOLUL III.

Great-Eastern se pregătea, într-adevăr, de plecare. Cele cinci coşuri scoteau deja rotocoale de fum negru. Un abur cald ieşea din puţurile profunde care permiteau accesul la maşini. Câţiva mateloţi pregăteau patru tunuri groase care trebuiau să salute oraşul Liverpool la trecerea noastră. Gabierii alergau pe vergi şi efectuau o mulţime de manevre. Se întindeau la maxim corzile de la capetele lor agăţate de bastingaje, iar către orele unsprezece tapiţerii terminară de bătut ultimele cuie şi vopsitorii de zugrăvit ultimele panouri.

Apoi se îmbarcară toţi pe tenderul care-i aştepta. De îndată ce fu suficientă presiune, aburii fură trimişi în cilindrii maşinii motrice a cârmei, iar mecanicii recunoscură că ingeniosul aparat funcţiona perfect.

Vremea era destul de bună. Soarele apărea mai mereu printre norii ce se deplasau cu viteză. Deşi pe mare vântul trebuia să fi fost destul de puternic şi să sufle tare, lucrul acesta îi preocupa prea puţin pe cei de pe Great-Eastern.

Toţi ofiţerii erau la bord, repartizaţi în puncte diverse ale navei, pentru a pregăti aparatele. Statul major se compunea dintr-un căpitan, un secund, doi ofiţeri secunzi, cinci locotenenţi, printre care un francez, şi un voluntar, tot francez.

Căpitanul Anderson era un marinar cu mare reputaţie în domeniul comercial britanic. Lui i se datora dispunerea cablului transatlantic. A reuşit acolo unde predecesorii săi eşuaseră, deşi e adevărat că a lucrat în condiţii mult mai bune decât ceilalţi, dispunând de Great-Eastern. Oricum a fost, succesul acela i-a adus titlul de „Sir”, care i-a fost conferit chiar de regină. L-am găsit ca fiind un om foarte amabil. Avea în jur de cincizeci de ani, părul blond menţinându-şi nuanţa în ciuda timpului şi a vârstei. Era înalt, cu faţa mare şi surâzătoare, o fizionomie calmă, aspect englezesc, mergea cu un pas sigur şi uniform, avea vocea plăcută, clipea des din ochi, nu-şi ţinea niciodată mâinile în buzunare, întotdeauna purta mânuşi, îmbrăcat cu eleganţă, cu un semn particular – o bucăţica din batista sa albă ieşea din buzunarul hainei sale albastre cu trei şireturi aurite.

Secundul navei contrasta vizibil cu căpitanul Anderson. Era uşor de descris: un om plin de viaţă, bronzat, ochii puţin înroşiţi, barba neagră şi deasă, picioarele crăcănate ce-l scuteau de orice surpriză pricinuită de ruliu. Marinar activ, alert, studia orice detaliu, dădea ordine cu voce aspră, ordine pe care le repeta şeful de echipaj cu un răget de leu gripat, specific marinei engleze. Cred că era un ofiţer al flotei detaşat pentru un timp la bordul lui Great-Easterm. în sfârşit, avea alură de lup de mare şi trebuia să fi trecut pe la şcoala acelui amiral francez, un om de toată isprava,

care, în momentul luptei, le striga de fiecare dată marinarilor săi:

— Hai, copii, nu vă împiedicaţi, fiindcă ştiţi că am obiceiul să mă enervez repede!

În afara acelui stat. major, maşinile se mai aflau sub comanda unui inginer şef, ajutat de opt sau zece ofiţeri mecanici. Sub ordinele sale se găseau două sute cincizeci de oameni, un batalion, atât instalatori, cât şi fochişti, sau ungători care nu părăseau niciodată adâncurile vasului.

De altfel, cu zece cazane, având fiecare câte zece cuptoare, adică o sută de focuri de condus, batalionul era la datorie zi şi noapte.

Cât despre echipajul propriu-zis al steam-ship-ului, maiştri, ajutori de maiştri, gabieri, timonieri şi muşi, acesta cuprindea în jur de o sută de oameni. în plus, mai erau două sute de stewarzi, necesari pentru servirea pasagerilor.

Aşadar, toată lumea se afla la post. Pilotul care trebuia să-I scoată pe Greal-Eastern de pe râul Mersey era la bord încă din ajun. Am zărit şi pilotul francez, de pe insula Molene, de lângă Ouessant, care trebuia să conducă traversarea Liverpool-New-York, iar la întoarcere, să introducă nava în rada portului Brest.

— Încep să cred că vom pleca totuşi azi, i-am zis unui locotenent.

— Nu-i mai aşteptăm decât pe călătorii noştri, mi-a răspuns compatriotul meu.

— Sunt mulţi?

— O mie doua sute, o mie trei sute. Era populaţia unui oraş!

La unsprezece şi jumătate se semnală tenderul, plin de pasageri ascunşi prin cabine, agăţaţi de pasarele, întinşi pe tambure, cocoţaţi pe muntele de colete care se vedea pe punte. Aşa cum am aflat mai târziu, erau californieni, canadieni, yankei, peruvieni, englezi, nemţi şi doi sau trei francezi. între toţi se distingeau celebrul Cyrus Field, din New-York, onorabilul Mac Alpine, din New-York, onorabilul

John Rose, din Canada, domnul şi doamna Alfred Cohen, din San Francisco, domnul şi doamna Whitney, din Montreal. Printre francezi se găsea fondatorul Societăţii Celor Speriaţi de Great-Eastern, reprezentantul acelei Telegraph Conslruction and Maintenance Company, care contribuise în afacerea respectivă cu douăzeci de mii de livre.

Tenderul ajunse la baza scării de la tribordul uriaşului vapor. începu apoi nesfârşita ascensiune a bagajelor şi a pasagerilor, fără grabă, fără ţipete, aşa cum fac oamenii echilibraţi. Francezii însă au crezut că trebuie să urce ca la asalt şi au făcut-o milităreşte.

De îndată ce un pasager punea piciorul pe puntea steam-ship-ixlm, prima lui grijă era să ajungă în sala de mese şi să marcheze locul şi tacâmul ce aveau să-i aparţină. Cartea sa de vizită sau numele lui, scris pe o bucăţică de hârtie, erau suficiente pentru a-i asigura stăpânirea. De altfel, un prânz se servea chiar atunci, de aceea mesele erau pline de felurite mâncăruri. Nu trebuie uitat că anglo-saxonii ştiu bine să combată plictiselile unei traversări prin mânuitul furculiţei.

Am rămas pe punte să urmăresc toate detaliile îmbarcării. La douăsprezece şi jumătate, toate bagajele erau transbordate. Am văzut acolo, amestecate, o mie de colete de toate formele, de toate mărimile, lăzi cât vagoanele, care puteau să conţină un întreg mobilier, truse de călătorie micuţe şi de o eleganţă perfecta, saci, valize americane sau englezeşti, recunoscute după luxul materialului din care erau confecţionate, după încuietorile multiple, după strălucirea aramei, după acoperitoarele din pânză pe care se detaşau două sau trei iniţiale. în curând, tot acel talmeş-balmeş dispăru în magazii, adică în depozitele uriaşe, iar ultimii manevranţi, hamali şi ghizi coborâră pe tenderul care pormi, după ce acoperi pavoazid lui Great-Eastern cu fumul său.

M-am întors spre partea din faţă a vasului şi m-am trezit lângă tânărul pe care-l zărisem pe cheiul de la New-Prince.

Văzându-mă, se opri şi-mi întinse o mână pe care i-am strâns-o imediat, plin de afecţiune.

— Tu, Fabian, i-am strigat, tu aici?

— Chiar eu, prietene!

— Prin urmare, nu m-am înşelat atunci când am crezut că te-am zărit, acum câteva zile, pe cala destinată plecării.

— Probabil că nu, dar eu nu te-am observat.

— Şi mergi în America?

— Desigur. Am un concediu de câteva luni şi cum aş putea să mi-l petrec mai bine decât alergând prin lume?

— Binecuvântată fie întâmplarea care te-a făcut să alegi Great-Eastern pentru plimbarea asta!

— N-a fost întâmplarea, dragul meu prieten. Am citit într-un ziar că vei merge cu acest vas şi, cum nu ne-am mai întâlnit de câţiva ani, am venit să găsesc Great-Eastern pentru a face traversarea împreună.

— Vii din India?

— Cu Godavery, care m-a debarcat la Liverpool alaltăieri.

— Şi de ce călătoreşti, Fabian? l-am întrebat, observându-l că era palid şi trist.

— Ca să mă distrez, dacă pot, îmi răspunse, strângându-mi mâna emoţionat, căpitanul Fabian Mac Elwin.

CAPITOLUL IV.

Fabian m-a părăsit apoi pentru a se instala în cabina 73, din seria saloanelor de lux, al cărei număr se găsea pe biletul său. în clipa următoare, mari rotocoale de fum au ieşit prin coşurile uriaşe ale steamerului. Se auzeau gemetele cazanelor din adâncul navei. Vaporii şuierau prin conducte, prin tuburile de eşapament şi căzeau apoi ca o ploaie fină pe punte. Câteva vibraţii anunţau că maşinile erau încercate. Inginerul dăduse drumul la presiune. Vasul putea porni.

Mai întâi, au trebuit să ridice ancora. Mareea urca încă, iar Great-Eastern, ca să-i evite forţa, o înfrunta cu partea din faţă. Era pregătit, aşadar, să coboare pe râu. Căpitanul Anderson alesese momentul acela pentru a pleca, fiindcă

lungimea lui Great-Eastern nu-i permitea să evolueze pe Mersey. Nefiind împins de apă, ci, dimpotrivă, înfruntând-o, era mai stăpân pe navă şi mai sigur pe manevrele subtile în mijlocul construcţiilor numeroase care jalonau râul. Cea mai uşoară atingere a acelui colos ar fi fost un dezastru. Pentru a ridica ancora în acele condiţii era nevoie de eforturi considerabile. De altfel, steam-ship-u împins de curent, întindea la maximum lanţurile. în plus, un vânt violent dinspre sud-est sufla asupra sa şi îşi unea acţiunea cu cea a fluxului. Trebuiau folosite, prin urmare, maşini foarte puternice pentru a smulge ancorele grele de pe fundul noroios al apei. Un anchor-boat, un tip de vas destinat acestei operaţiuni, a venit să trudească la scosul lanţurilor, dar cabestanele n-au fost suficiente şi a trebuit să se folosească aparatura mecanică de care dispunea Great-Eastern.

În partea anterioară a navei, era disponibila pentru ridicarea ancorelor o maşină de şaptezeci de cai-putere. Pentru a obţine imediat acea forţă considerabilă, trebuiau împinşi aburii proveniţi din cazane în cilindrii respectivei maşinării, care acţiona apoi direct asupra cabestanului ce trăgea greutatea. Ceea ce se şi întâmplă. Dar, oricâtă putere avea, maşina fu insuficientă. Fură obligaţi să-i vină în ajutor. Căpitanul Anderson improviza nişte pârghii, şi cincizeci de oameni din echipaj înfăşurară cablul gros.

Steam-ship-ul îşi ridica ancorele, dar lucrul acesta se făcea foarte încet. Eram în momentele acelea pe duneta din faţa, împreună cu un mare număr de pasageri. Observam toate detaliile operaţiunii şi progresul manevrei de plecare. Lângă mine, unul dintre călători, nerăbdător şi dezamăgit de încetineala aceea, ridica des din umeri şi adresa neîncetat maşinii vorbe de duh. Era un om scund, slab şi nervos, cu mişcări febrile, ai cărui ochi abia se vedeau printre pliurile din jurul lor. Un fizionomist ar fi recunoscut, chiar de la început, că lucrurile importante ale vieţii trebuiau să-i apară numai prin partea lor plăcută acelui

filosof al şcolii lui Democrit, ai cărui muşchi zigomatici, necesari în actul râsului, nu se odihneau nici o clipă. Era de aşteptat să fie, aşa cum am constatat mai târziu, un foarte bun tovarăş de drum.

— Domnule, mi-a zis el, până azi am crezut că maşinile sunt făcute ca să-i ajute pe oameni, dar acum am înţeles că oamenii sunt făcuţi ca să ajute maşinile.

Tocmai vroiam să-i răspund la acea observaţie justă, când se auziră strigăte puternice. Eu şi interlocutorul meu ne-am repezit imediat în partea din faţă. Fără excepţie, toţi oamenii care lucrau la pârghii fuseseră măturaţi. Unii se ridicau, alţii zăceau în continuare. Un pinion al maşinii se sfărâmase, cabestanul se învârtise irezistibil în sens contrar sub acţiunea impresionantă a lanţurilor. Oamenii fuseseră răsturnaţi, loviţi violent în faţă sau în stomac…

Scăpate din sáchetele lor sfărâmate, barele loviră în jurul lor, ucigând patru mateloţi şi rănind doisprezece. Printre cei din urmă se număra şi şeful de echipaj, un scoţian din Dundee.

Ne repezirăm spre nefericiţi. Răniţii erau conduşi spre infirmerie, aflată în partea din spate. În privinţa celor patru morţi, aceia trebuiau debarcaţi imediat. De altfel, anglo-saxonii au o asemenea indiferenţă pentru viaţa oamenilor, încât evenimentul nu produsese un efect deosebit la bord. Nenorociţii, ucişi sau răniţi, nu erau decât o rotiţă dintr-un angrenaj şi puteau fi înlocuiţi fără mult zgomot. Se făcu semn tenderului să se întoarcă, deşi se îndepărtase deja. După câteva minute, acesta acostă iar nava.

M-am îndreptat spre zona cu pricina. Scara nu fusese încă ridicată, iar cele patru cadavre, acoperite de cuverturi, fură coborâte şi depuse pe puntea tenderului. Unul dintre medicii de la bord plecă cu ei ca să-i însoţească până la Liverpool, cu recomandarea de a reveni de urgenţă pe Great-Eastern. Tenderul se îndepărtă apoi, iar mateloţii merseră pe puntea din faţă ca să spele sângele ce era împrăştiat pe jos.

Trebuie spus, de asemenea, că un pasager, rănit uşor de o bară ruptă, profita de împrejurări ca să se întoarcă cu tenderul. Se săturase deja de Great-Eastern.

Priveam micul vas care se îndepărta cu viteza maximă. Când m-am întors, tovarăşul meu cu figură ironică murmură aceste cuvinte:

— Călătoria începe bine!

— Foarte rău, domnule! Cu cine am onoarea?

Cu doctorul Dean Pitferge.

CAPITOLUL V.

Operaţiunea fu reluată. Cu ajutorul acelui anchor-boat, lanţurile fură ridicate şi ancorele părăsiră, în sfârşit, fundul noroios. Ceasurile din Birkenhead anunţau ora unu. Plecarea nu mai putea fi întârziată, dacă se dorea utilizarea mareei pentru ieşirea steam-ship-ulm. Căpitanul şi pilotul urcară pe pasarelă. Un locotenent se plasă lângă aparatul de semnalizare al elicei, altul lângă cel de semnalizare al instalaţiilor de pornire. Timonierul se afla între ei, lângă mica roată destinată să modifice poziţia cârmei. Din prudenţă, în cazul că maşina cu aburi s-ar fi defectat, alţi patru timonieri vegheau în spatele sau, gata să facă manevrele necesare cu ajutorul unor roţi imense ce se ridicau deasupra panoului cu zăbrele. Great-Eastern, înfruntând curentul din faţă,.era la adăpost, şi nu mai lipsea decât ca apa să înceapă să se retragă pentru a coborî şi el pe râu.

Se dădu ordinul de plecare. Paletele loviră încet apa, elicea începu să se bălăcească în spate, iar vasul enorm să se deplaseze.

Cea mai mare parte a oamenilor, urcaţi pe duneta din faţă, priveau peisajul presărat cu coşuri de uzine, fiindcă în dreapta era amplasat Liverpoolul, iar în stânga, Birkenhead. Mersey, sufocat de nave, unele staţionând, altele urcând sau coborând, nu oferea steam-ship-ulm decât o trecere sinuoasă… Dar, sub mâna pilotului său, sensibil la cele mai mici modificări ale cârmei, vasul luneca prin cursul

îngust al râului, evoluând ca o balenieră sub vâsla unui timonier viguros. Pentru o clipă, am crezut că vom lovi un vas cu trei catarge care deviase în mijlocul curentului şi al cărui stâlp orizontal din faţă atinse coca lui Great-Eastern.

Şocul fu însă evitat. Şi când, din înălţime, am privit nava aceea care nu cântărea mai mult de şapte sau opt sute de tone, mi s-a părut asemenea uneia dintre bărcuţele pe care copiii le lansează în bazinele din Green-Park sau pe Serpentine-River.

Curând, Great-Eastern se găsi printre calele-debarcader din Liverpool. Cele patru tunuri care trebuiau să salute oraşul tăcură, din respect pentru morţii pe care tenderul îi aducea pe ţărm chiar în clipele acelea. Dar strigătele formidabile înlocuiră detunăturile care sunt expresia politeţii naţionale. În curând se aplauda, se ridicară braţele, se fluturară batistele, cu entuziasmul de care sunt în stare englezii la plecarea unei nave, chiar dacă nu ar fi fost decât o barcă ce ar fi urmat să se plimbe printr-un golf. Şi cum se mai răspundea acelor saluturi! Ce ecouri provocaseră pe chei! Mii de curioşi acopereau zidurile din Liverpool şi Birkenhead. Bărcile, încărcate până la refuz cu spectatori, forfoteau pe Mersey. Marinarii de pe Lord Clyde, navă de război ce staţiona în faţa bazinelor, erau dispersaţi pe vergile de pe catarge şi aclamau uriaşul. Din înălţimea dunetelor de pe vasele ancorate pe râu, muzicile ne trimiteau armonii minunate, pe care zgomotul uralelor nu putea să le acopere. Steagurile urcau şi coborau neîncetat în onoarea lui Great-Eastern. Dar, în curând, strigătele începură să se stingă în depărtare. Steam-ship-ul nostru se alinie lângă Tripoli, un pachebot al liniei Cunard, folosit pentru transportul emigranţilor şi care, în ciuda capacităţii sale de două mii de tone, nu părea altceva decât o bărcuţă.

Treptat, casele de pe cele două maluri începură să se rărească. Fumul nu mai întuneca peisajul. Câmpul luă locul pereţilor din cărămidă. Apoi, apărură vilele, iar pe malul stâng al lui Mersey, de la platforma farului şi de pe

parapetul bastionului, câteva strigăte ne salutară pentru ultima oară.

Pe la ora trei, Great-Eastern depăşise calea navigabila a lui Mersey şi intrase în canalul Saint-Georges. Vântul dinspre sud-vest sufla în rafale. Steagurile noastre, întinse rigid, nu făceau nici un pliu. Marea se agita deja, dar steam-ship-ul nu resimţea acest lucru.

Către ora patru, căpitanul Anderson opri. Tenderul făcea eforturi să ne ajungă din urmă. îl aducea pe cel de-al doilea doctor de bord. Când nava acostă, i se aruncă o scară de frânghie pe care respectivul o urcă, deşi cu mare greutate. Mai agil decât el, pilotul nostru coborî în acelaşi mod până la barca sa care-l aştepta şi ai cărei vâslaşi erau dotaţi cu câte o centură de salvare plutitoare. După câteva clipe, ajunse la micuţa şi încântătoarea goeletă care-l aştepta sub rafalele de vânt.

Ne reluarăm drumul imediat. Sub forţa roţilor de lemn şi a elicelor, viteza lui Great-Eastern crescu. Deşi vântul bătea din faţă, nu se constatau nici ruliul, nici tangajul. Curând întunericul acoperi marea, şi coasta din comitatul Galilor, marcată de înălţimea de la Holy-Head, se pierdu, în sfârşit, în noapte.

CAPITOLUL VI.

A doua zi, pe 27 martie, Great-Eastern naviga cu tribordul paralel cu coasta accidentată a Irlandei. îmi alesesem o cabină bine luminată prin intermediul a două hublouri. Un al doilea şir de cabine o separa de salonul din faţă, astfel că nici zgomotul conversaţiilor, nici muzica pianului, care nu lipseau deloc la bord, nu ajungeau până la mine. Era ca o cabană izolată în extremitatea unui oraş de munte. O canapea, un pat, o toaletă o mobilau suficient.

La ora şapte dimineaţa, după ce am traversat primele două săli, am ajuns pe punte. Câţiva pasageri se plimbau deja încolo şi încoace. Un ruliu aproape imperceptibil balansa uşor steamerul. Vântul sufla în rafale, dar marea,

mărginită de coastă, nu era foarte agitată. Oricum, mă bazam pe indiferenţa manifestată de Great-Eastern.

Ajuns pe duneta fumoarului, am zărit întinderea lungă a ţărmului, neuniform profilată, căreia eterna ei verdeaţă i-a adus numele de Coasta-de-Smarald. Câteva case singuratice, un drum de vamă, o tramă de abur alb ce marca trecerea unui tren printre două coline, un semafor izolat care se strâmba la navele din larg, iată ce anima ţinutul, ici şi colo.

Intre coastă şi noi, marea prezenta o nuanţă murdară de verde, ca o placă neregulată pătată de sulfat de cupru. Vântul era încă rece. Ceaţa, în fâşii, zbura ca un praf. Numeroase nave, bricuri sau goelete, se pregăteau să plece în larg. Steamerele treceau scuipând fumul negru. Great-Eastern, deşi nu avea o viteză prea mare, le depăşea fără probleme.

Făcurăm cunoştinţa curând cu Queen's Town, un mic port în dreptul căruia manevra o flotă pescărească. Acolo se găseau tot felul de nave, din America sau din Mările Sudului, vase cu aburi sau corăbii, transatlantice sau cargouri, şi îşi lăsau sacii cu corespondenţa. Un expres, care circula cu o viteză foarte mare, le ducea la Dublin în câteva ore. Un pachebot, fumegând, un steamer pur-sânge, cu maşinile în funcţiune, navă foarte utilă, ca Gladiateur sau FUle de l'air, lua scrisorile şi, traversând strâmtoarea cu o viteză de optsprezece mile pe oră, le depunea la Liverpool. Corespondenţa dusă astfel câştiga o zi faţă de cele mai rapide transatlantice.

Către ora nouă, Great-Eastem îşi modifică drumul cu un cart înspre vestnord-vest. Abia ajunsesem pe punte, că se înfiinţa şi căpitanul Mac Elwin. îl întovărăşea unul dintre prietenii săi, un om ce avea şase picioare înălţime, barba blondă, iar mustăţile lungi, pierdute între favoriţi, lăsau bărbia descoperita, după cum era moda zilei. Voinicul acela reprezenta tipul de ofiţer englez: fruntea înaltă, dar fără a se citi severitate pe chipul său, privirea sigura, umerii

degajaţi, uşurinţă şi libertate în mişcări, într-un cuvânt, toate semnele acelei calităţi atât de rare pe care o putem numi „curaj fără furie”. Nu mă înşelasem asupra profesiunii sale.

— Prietenul meu Archibald Corsican, îmi zise Fabian, e, ca şi mine, căpitan al regimentului 22 din armata Indiei.

După prezentări, căpitanul Corsican şi cu mine ne-am salutat.

— Abia ne-am văzut ieri, dragul meu Fabian, i-am zis căpitanului Mac Elwin, strângându-i mâna. Eram cu atenţia atrasă de manevrele de plecare. Ştiu doar că nu datorez întâmplării faptul că te-am întâlnit la bordul Eastern-ului. Mărturisesc că, daca datorita mie ai luat decizia de a veni aici…

— Pentru asta, prietene, îmi răspunse Fabián. Căpitanul Corsican şi cu mine am sosit la Liverpool şi aveam intenţia să trecem la bordul navei China, care aparţine liniei Cunard, când am aflat ca Great-Eastem urma să încerce o nouă traversare între Anglia şi America. Era o ocazie deosebită. Am aflat că vei fi la bord: devenea o plăcere. Nu ne-am văzut de trei ani, de la minunata călătorie pe care am făcut-o împreună în ţările scandinave. N-am ezitat o clipă, şi iată că tenderul ne-a adus ieri lângă tine.

— Dragul meu Fabián, i-am răspuns, cred că nici tu, nici căpitanul Corsican nu veţi regreta decizia pe care aţi luat-o. O traversare a Atlanticului cu acest imens vas nu are cum să nu fie foarte interesanta, îndeosebi pentru voi, care nu sunteţi marinari de meserie. Ultima scrisoare pe care am primit-o de la tine, şi nu datează de mai mult de şase săptămâni, purta timbrul din Bombay. Aveam dreptul să te cred tot la regimentul tău din India.

— Am fost până acum trei săptămâni, zise Fabián. Ducem existenţă pe jumătate militară, pe jumătate ţărănească, specifică ofiţerilor indieni, în cursul căreia mai mult vânăm decât facem expediţii războinice. Ţi-l prezint chiar pe căpitanul Archibald ca pe un mare nimicitor de tigri. E

teroarea junglei. Totuşi, deşi suntem burlaci, am hotărât să lăsăm pentru un timp în pace carnivorele din peninsulă şi să venim să respirăm câteva molecule de aer european. Am obţinut un concediu de un an şi, imediat, prin Canalul Suez, Marea Roşie şi Franţa, am sosit foarte repede în bătrâna noastră Anglie.

— Bătrâna noastră Anglie! zise, surâzând, căpitanul Corsican. Deja nu mai suntem acolo, Fabián. într-adevăr, ne aflăm pe o navă englezească, dar e închiriată de o companie franceza şi ne duce în America. Trei flamuri diferite flutură deasupra capetelor noastre şi demonstrează că ne aflăm pe un teritoriu franco-anglo-american.

— Ce contează, reluă Fabián, iar fruntea sa se încreţi o clipă ca după o amintire dureroasă, ce contează din moment ce concediul nostru se scurge?! Ne trebuie mişcare. Aşa e viaţa. Trebuie să uităm trecutul, să ucidem prezentul, înnoind lucrurile din jur! Peste câteva zile vom fi la New-York, unde îmi voi îmbrăţişa sora şi nepoţii pe care nu i-am mai văzut de atâţia ani. Apoi vom vizita Marile Lacuri. Vom coborî pe Mississippi până la New-Orleans. Vom face o trecere pe Amazon. Din America vom merge în Africa, unde leii şi elefanţii şi-au dat întâlnire pentru a sărbători venirea căpitanului Corsican, iar apoi ne vom întoarce să impunem cipailor voinţa metropolei!

Fabian vorbea cu o volubilitate nervoasă, suspinând adânc din când în când. Exista, evident, o nenorocire în viaţa lui pe care încă mi-o ascundea şi despre care nu amintise nimic nici în scrisorile lui. Archibald Corsican mi s-a părut a fi la curent cu situaţia. Ii purta o prietenie adâncă lui Fabian, care era mai tânăr decât el cu câţiva ani. Părea a fi fratele mai marc al lui Mac Elwin acel înalt căpitan englez, al cărui devotament, dacă s-ar fi ivit ocazia, ar fi fost dus până la sacrificiu.

În acea clipa, conversaţia noastră se întrerupse. Se auzi trompeta. Stewardul anunţa, cu un sfert de oră mai devreme, începerea mesei. De patru ori pe zi, spre marca

satisfacţie a pasagerilor, instrumentul răguşit răsuna astfel: la ora opl şi jumătate pentru micul dejun, la douăsprezece şi jumătate pentru prânz, la patru după-amiaza pentru cină, la şapte şi jumătate seara pentru ceai. în câteva clipe, lungile bulevarde deveniră pustii, şi, curând, comesenii se aşezau pe locurile lor în vastele saloane, acolo unde am reuşit să mă plasez în apropierea lui Fabian şi a căpitanului Corsican.

Patru rânduri de mese mobilau acele mari încăperi. Deasupra, sticlele şi paharele, dispuse în suporţi anti-ruliu, păstrau o imobilitate şi o perpendicularitate perfecte. Stcnm-ship-ul nu resimţea ondulaţiile valurilor. Comesenii, bărbaţi, femei şi copii, puteau mânca fără teama. Platourile cu bucate, pregătite cu măiestrie, circulau dintr-o parte în alta. Numeroşi stewarzi se grăbeau să servească. La cererea fiecăruia, menţionata pe o mică hârtie, cei care aduceau mâncarea veneau cu vinuri, lichioruri sau alte băuturi, care făceau obiectul unei plăţi separate. Dintre toţi, californicnii se distingeau prin aptitudinea lor de a bea multă şampanie. Se afla acolo, lângă soţul ei, fost vameş, o spălătoreasă îmbogăţită din San Francisco, care bea coniacuri fine de trei dolari sticla. Două sau trei domnişoare, slabe şi palide, devorau fripturile de vacă în sânge. Doamne înalte, cu dinţi din argint, goleau în pahare conţinutul unui Oeufa la coque. Alţii degustau cu evidentă satisfacţie tartele şi alte bunătăţuri ale desertului. Fiecare acţiona foarte convingător. Te-ai fi crezut într-un restaurant de pe bulevard, în mijlocul Parisului, nu pe valurile oceanului.

Masa odată terminată, punţile se populară din nou. Oamenii se salutau şi se comportau de parcă s-ar fi plimbat prin Hyde-Park. Copiii ţipau, fugeau, îşi lansau baloanele, se jucau cu cercurile, aşa cum ar fi făcut daca s-ar fi aflat pe nisipul de la Tuileries. Cei mai mulţi dintre pasageri fumau şi se plimbau. Femeile, aşezate pe scaune pliante, lucrau, discutau sau citeau. Guvernantele şi îngrijitoarele

supravegheau bebeluşii. Câţiva americani burduhănoşi se balansau pe scaunele lor. Ofiţerii de bord se duceau şi se întorceau, unii făcând de cart pe pasarela şi supraveghind compásele, alţii răspunzând întrebărilor, deseori ridicole, puse de călători. Se auzeau, în ciuda vâjâitului vântului, sunetele unei orgi plasate într-o mare încăpere din partea posterioară a vasului şi acordurile a două sau trei piane Pleyel care-şi făceau o deplorabilă concurenţa în saloanele inferioare.

Către ora trei, râsete puternice se iscară din senin. Pasagerii invadară duneta. Grcnl-Eiistcm ajunsese la două lungimi de cablu de un pachebot, pe urmele căruia pornise. Era Propontis, care făcea cursa spre New-York şi care saluta uriaşul marilor ce trecea pe lângă el. Uriaşul îi înapoie, la rândul său, salutul.

Pe la patru şi jumătate, pământul încă se mai vedea cam la trei mile distanţa de noi la tribord. Se distingea totuşi destul de greu, datorita cetii care anunţa o furtună. Curând se observă o lumină. Era farul de la Fastenet, plasat pe o stâncă izolata. Noaptea se apropia cu repeziciune, iar în cursul acesteia noi trebuia să depăşim Capul Clear, cel mai avansat punct al coastei irlandeze.

CAPITOLUL VII.

Am spus ca lungimea lui Greul-Eastern depăşea doi hectometri. Pentru cei doritori de comparaţii, aş putea spune că era cu o treime mai lung decât Podul Artelor. N-ar fi avut, aşadar, cum să evolueze pe Sena. Avea două sute şapte metri şi jumătate între perpendicularele ridicate, de o parte şi de alta, pe conturul dat de linia de plutire. Puntea superioară măsura doua sute zece metri, dintr-un capăt în altul, ceea ce însemna că lungimea vasului era dublă faţă de a oricărui pachebot transatlantic. Lăţimea lui era de douăzeci şi cinci de metri, iar dacă socoteai şi tamburele laterale, devenea de treizeci şi şase de metri, şaizeci şi cinci de centimetri.

Coca lui Greiit-Eastern rezista la cele mai puternice lovituri date de mare. Era dublă şi se compunea dintr-o încrengătură de celule, dispuse între bord şi stingher şi care aveau optzeci şi şase de centimetri înălţime. Mai erau treisprezece compartimente, separate prin pereţi etanşi, asigurându-le astfel securitatea din punct de vedere al inundaţiilor sau al incendiilor. Zece mii de tone de fier fuseseră folosite la construcţia acelei structuri şi trei milioane de nituri asigurau perfecta asamblare a plăcilor care formau bordul navei.

Great-Eastern deplasa douăzeci şi opt de mii cinci sute de tone. Putea transporta zece mii de pasageri. Din cele trei sute şaptezeci şi trei de arondismente ale Franţei, două sute şaptezeci şi patru aveau fiecare mai puţină populaţie decât acea subprefectură plutitoare, când îşi ducea numărul maxim de călători.

Liniile lui Great-Eastern erau foarte alungite. Etrava sa dreaptă era găurită de nări prin care ieşeau lanţurile pentru ancoră. Partea sa din faţă, foarte proeminenta, nu prezenta nici şanţuri, nici ridicături, fiind foarte reuşită.

Pe punte se ridicau şase catarge şi cinci coşuri de fum. Din primele trei catarge, două erau pentru velele foc, iar ultimul, catargul cel mare. Celelalte trei din spate sunt numite after-main-mast, mizenne-mastşi after-gigger. Vele de anumite forme şi dimensiuni sunt prinse de aceste catarge şi de vergile orizontale. In total, suprafaţa de velatură a vasului era de cinci mii patru sute de metri pătraţi, din cea mai bună pânză realizată de fabrica regală din Edinburg. Pe velele imense ale celui de-al doilea şi ale celui de-al treilea catarg ar fi putut să facă, cu uşurinţă, manevre o companie de soldaţi. Cei şase stâlpi uriaşi erau susţinuţi de hobane şi gal-hobane metalice. Al doilea, al treilea şi al patrulea catarg erau făcute din ţevi fixate cu buloane, adevărate capodopere ale cazangeriei. Cel mai înalt stâlp de susţinere al velaturii avea o înălţime de două

sute şapte picioare, aceasta fiind, prin urmare, superioară celei a turnurilor catedralei Notre-Dame.

Cât despre coşuri, două dintre ele erau necesare pentru maşina care punea în mişcare enormele roţi de lemn, iar trei, pentru eliminarea aburului de la maşina elicei. Erau nişte cilindri enormi, înalţi de treizeci de metri şi cincizeci de centimetri.

În interiorul lui Great-Eastern, vasta cocă fusese amenajata judicios. In partea din faţă fuseseră instalate spălătoria şi oficiul echipajului. Urma salonul damelor. După aceea, un alt mare salon, decorat cu lustre, lampadare, geamuri pictate. Acele încăperi minunate primeau lumina zilei prin vitraliile laterale, aşezate între elegantele coloane aurite şi comunicau cu puntea superioara prin scările largi cu trepte metalice. Mai erau dispuse patru rânduri de cabine pe care le separa un coridor, unele comunicau printr-un palier, altele erau plasate la etajul inferior, cu acces printr-o scară specială. Mai în spate, trei vaste dining-rooms prezentau aceeaşi dispunere faţă de cabinele din jur.

Maşinile lui Great-Eastern puteau fi considerate adevărate capodopere. Nimic nu era mai uimitor decât să constaţi că imensele agregate funcţionau cu precizia unui ceasornic. Puterea nominala a maşinii de abur era de o mie de cai. Se compunea din patru cilindri oscilanţi, cu un diametru de doi metri şi douăzeci şi şase de centimetri, cuplaţi perechi şi dezvoltând o cursă de patru metri douăzeci şi şapte de centimetri, măsurată la mijlocul pistoanelor articulate direct cu bielele. Presiunea medie era în jur de un kilogram şi şaptezeci şi şase de grame pe centimetru pătrat. Suprafaţa radiantă caloric a patru cazane era de şapte sute optzeci de metri pătraţi. Acel cngine-paddle funcţiona cu un calm maiestuos. Excentricul său, pus în mişcare de arborele motor, părea că se ridică precum un balon în aer. Avea o turaţie de douăsprezece rotaţii pe minut şi contrasta evident cu maşina elicei, care era mai rapidă, mai nervoasă,

aceasta datorita forţei sale exercitate de cei o mie trei sute de cai putere.

De asemenea, engine-screw-număra patru cilindri ficşi, dispuşi orizontal. Lucrau împreună doi câte doi, şi pistoanele lor, a căror cursă era de un metru şi optzeci de centimetri, acţionau direct pe arborele elicei. Sub presiunea produsa de cele şase cazane, a căror suprafaţă radiantă era de o mic o sută şaptezeci şi cinci de metri pătraţi, elicea, cântărind şaizeci de tone, putea să realizeze până la patruzeci şi opt de rotaţii pe minut.

Independent de aceste mecanisme, Great-Eastern mai avea încă şase maşini auxiliare pentru alimentare şi punere în funcţiune, precum şi cabestane. După cum se putea vedea, aburii jucau un rol important în manevrele vasului.

Aşa arăta steam-ship-ul fără pereche şi uşor de recunoscut dintre celelalte. Ceea ce nu-l împiedică pe un căpitan francez să facă această menţiune naivă în jurnalul său de bord: „Am întâlnit azi o navă cu şase catarge şi cinci coşuri. Ar putea fi Great-Eastern „.

CAPITOLUL VIII.

Noaptea de miercuri spre joi fu destul de rea. Cabina mea se agita foarte tare, şi a trebuit să umblu în patru labe pe duşumea. Sacii şi valizele se apropiau şi se îndepărtau. Un tumult neobişnuit răzbea din salonul vecin, în mijlocul căruia două sau trei sute de colete, aranjate provizoriu, se înclinau într-o parte şi-n alta, izbind cu zgomot mesele şi băncile. Uşile se închideau şi se deschideau, scândurile se crăpau, pereţii gemeau, mai ales cei din lemn de fag, sticlele şi paharele se ciocneau în suspensiile lor mobile. Vesela se izbea de duşumea. Auzeam zgomotele neregulate ale elicei şi bătaia roţilor care, scufundându-se alternativ, loveau aerul cu paletele. După aceste semne, am înţeles ca vântul se intensificase şi că steam-ship-ul nu mai rămânea indiferent la valurile care îl luau pe sus în mijlocul mării.

Pe la şase dimineaţa, după o noapte nedormită, m-am ridicat din pat. M-am agăţat cu o mâna de un perete, iar cu

cealaltă m-am îmbrăcat chinuit. Dar, fără un punct de sprijin, nici nu m-aş fi putut ţine pe picioare şi a trebuit să mă lupt serios cu paltonul până ce am reuşit să-l pun pe umeri. Am ieşit apoi din cabină, am traversat salonul cu ajutorul mâinilor şi picioarelor, prin mijlocul movilei de bagaje. Urcam scările în genunchi, ca un ţăran roman care urca treptele dc la „Şcolă sania" a lui Pilat din Pont. în sfârşit, când am ajuns pe punte, m-am agăţat viguros de un tachet.

Pământul nu se mai zărea. Capul Clear fusese depăşit în cursul nopţii. În jurul nostru nu era decât o imensă circumferinţă marcată de linia apei pe fondul cerului. Marea, de culoarea ardezici, era foarte zbuciumată. Grcat-Eastcm, lovit dintr-o parte de furtună şi neconlând pe nici o pânză, se deplasa deplorabil.

Catargele sale, ca nişte lungi compasuri, descriau în aer imense arce de cerc. Recunosc, tangajul era nesemnificativ, dar raliul era foarte greu de suportat. Era imposibil să te iii pe picioare. Ofiţerul dc cart, bine înfipt pe pasarela, părea ca se balansează într-un leagăn pentru copii.

Din tachet în tachet, am reuşit sa ajung până la tamburul de la tribord. Puntea, umezită de ceaţa, era foarte alunecoasa. mă pregăteam, aşadar, să mă proptesc de unul dintre pontilelc pasarelei, când un corp mi se rostogoli la picioare.

Era doctorul Dean Pitfergc. Originalul personaj se ridică îndată în genunchi şi, privindu-mă, îmi zise:

— Asta c! Amplitudinea arcului descris de pereţii lui Great-Eastern este de patruzeci de grade, mai bine zis, douăzeci dedesubt şi douăzeci deasupra nivelului marii.

— Adevărat! i-am răspuns, râzând nu de observaţie, ci de condiţiile în care fusese făcută.

— Adevărat, reluă doctorul. în timpul oscilaţiei, viteza pereţilor este de un metru şapte sute patruzeci şi patru de milimetri pe secundă. Un transatlantic, care ar fi pe

jumătate în lungime cât Great-Eastern, ar face oscilaţia în acelaşi timp.

— Atunci, i-am zis, daca vasul nostru revine aşa de repede la poziţia iniţiala, înseamnă că e foarte stabil.

— Ceea ce bine pentru el, dar nu şi pentru pasageri! replică, vesel, Dean Pitferge. După cum vedeţi, oamenii revin la orizontală mai repede decât şi-o doresc!

Doctorul, încântat de replica sa, se ridică, şi, susţinându-ne reciproc, am reuşit sa ajungem pe una dintre băncile de pe dunetă. Dean Pitferge scăpase doar cu câteva zgârieturi, şi l-am felicitat, fiindcă ar fi putut să-şi spargă capul.

— Staţi, ca încă nu s-a terminat, îmi răspunse el, şi, peste puţin timp, o s-o păţim!

— Noi?

— Adică nava, şi, în consecinţă, şi noi, pasagerii.

— Daca vorbiţi serios, l-am întrebat, de ce v-aţi îmbarcat pe Great-Eastern'!

— Pentru a fi martor la ceea se va petrece, fiindcă nu mi-ar displace să naufragiem.

— E prima oară când navigaţi cu Great-Easternl

— Nu. Am făcut deja mai multe traversări cu el. Din curiozitate…

— Atunci nu trebuie să vă plângeţi.

— Nici nu mă plâng. Constat faptele şi aştept foarte liniştit momentul catastrofei.

Doctorul îşi bătea joc de mine? Nu mai ştiam ce să cred… Ochii săi mici mi se păreau tare ironici. Am simţit nevoia să aflu mai multe.

— Doctore, i-am zis, nu ştiu pe ce fapte se bazează pronosticurile dumneavoastră pesimiste. Permiteţi-mi să vă amintesc, totuşi, că Great-Eastern a străbătut deja de douăzeci de ori Atlanticul şi că s-a comportat suficient de bine.

— Ce contează! îmi spuse Dean Pitferge. Nu va scăpa de ceea ce îi este destinat. Se ştie acest lucru. Amintiţi-vă ce greutăţi au întâmpinat inginerii ca să-l lanseze! Nu voia să

meargă la apă mai mult decât spitalul din Greenwich. Cred că însuşi Brunnel, cel care l-a construit, a murit „în urma operaţiei”, cum zicem noi, medicii.

— Ah, doctore, dacă n-aţi fi materialist?

— De ce?

— Pentru că am remarcat faptul ca toţi oamenii care nu cred în Dumnezeu cred în orice altceva, chiar şi în deochi.

— Glumiţi, domnule, replică doctorul, dar lăsaţi-mă să-mi prezint argumentele în continuare. Great-Eastern a ruinat deja mai multe companii. Construit pentru transportul emigranţilor şi pentru traficul de mărfuri cu Australia, n-a ajuns niciodată acolo. Realizat pentru a avea o viteză superioară transatlanticelor, Ie-a rămas totuşi inferior.

— In concluzie…

— Aşteptaţi, îmi zise el. Unul dintre căpitanii de pe Great-Eastern s-a înecat, şi era unul dintre cei mai îndemânatici, fiindcă reuşea să se ţină pe picioare pe un ruliu ca ăsta.

— Ei bine, nu ne mai rămâne decât sa regretăm moartea unui om atât de îndemânatic, şi cu asta basta!

— Apoi, reluă Dean Pitferge, fără a vă face griji de gândurile care mă frământă, se povestesc mai multe despre acest steam-ship. Se zice că un pasager s-a rătăcit în adâncurile sale şi n-a mai fost găsit niciodată.

— Ah, am făcut ironic, asta e o dovada certa!

— Se zice, de asemenea, reluă doctorul, ca, în timp ce se construiau cazanele, unul dintre mecanici a fost sudat, din neatenţie, în camera de ardere.

— Bravo! am strigat eu. Un mecanic sudat. E ben trovatol Credeţi cu adevărat aşa ceva, doctore?

— Cred, răspunse Dean Pitferge, cred că, într-adevăr, călătoria noastră a început prost şi aşa se va termina.

— Dar Great-Eastern este o nava solidă, i-am replicat, şi are o rigiditate în construcţie care îi permite să reziste ca un bloc compact şi să sfideze marea furioasă.

— E solid, fără îndoială, reluă doctorul. E un uriaş, fie, dar forţa lui nu este proporţională cu talia sa. Maşinile sunt

prea slabe pentru el. Aţi auzit ce se spune despre cel de-al nouăsprezecelea drum pe care l-a făcut între Liverpool şi New-York?

— Nu, doctore.

— Ei, bine, eram la bord. Părăsisem Liverpoolul pe 10 decembrie, într-o zi de marţi. Călătorii erau numeroşi şi încrezători. Lucrurile decurgeau bine, mai ales că fuseserăm apăraţi de valurile din larg de coastele irlandeze. Nu era ruliu, nu erau bolnavi. în ziua următoare, marea nu se agita deloc. Pasagerii erau încântaţi. Pe 12, spre dimineaţa, vântul s-a înteţit. Furtuna ne-a luat din lateral, şi vasul a început sa se clatine. Pasagerii, bărbaţi şi femei, s-au făcut nevăzuţi în cabinele lor. Către ora patru, vântul sufla în rafale. Mobilele începură să danseze. Una dintre oglinzile din salon a fost spartă printr-o lovitură de cap pe care a dat-o chiar cel care vă vorbeşte. Toată vesela s-a spart. Ce zgomot înspăimântător! Opt ambarcaţiuni au fost smulse de pe suporţii lor portmantou. în clipa aceea, situaţia a devenit gravă. Maşina care pune în mişcare roţile a trebuit sa fie oprita. O bucată enormă de plumb, deplasată de ruliu, îi punea în pericol existenţa. în timpul acesta, elicea continua să ne împingă înainte. Curând, roţile începură să se învârtă cu viteză redusă, dar una dintre ele, datorită opririi, se fisurase. Spiţele şi paletele ei izbeau coca navei. A trebuit să oprim din nou maşina şi să ne mulţumim cu elicea, ca să păstram direcţia. Noaptea a fost oribila. Furtuna se înteţea. Great-Eastern căzuse pe o parte şi nu se mai ridica din pricina valurilor. în zori, nu mai rămăsese nimic din roţi. Am întins câteva pânze pentru a putea naviga şi a scoate vasul din imobilitate. Multe pânze au fost luate de vânt, altele erau încordate la maximum. Confuzia domnea peste tot. Lanţurile şi cablurile, smulse de la locul lor, se rostogoleau într-o parte şi în alta. Un ţarc de animale a cedat, şi o vaca a picat în salonul damelor prin tambuchi. Altă nenorocire! Manşa cârmei s-a sfărâmat. Nu mai. puteam conduce nava. Şocuri îngrozitoare s-au făcut

auzite. Era un rezervor de ulei, cântărind peste trei mii de kilograme, ale cărui odgoane se rupseseră. Ziua de sâmbătă am petrecut-o într-o spaimă generală. Abia duminică vântul a început să se domolească. Un inginer american, pasager la bord, a reuşit să repare cârma cu nişte lanţuri. Puteam să controlăm, cât de cât, nava. Great-Eastern se redresa puţin şi, la opt zile după ce am părăsit Liverpoolul, am ajuns la Queen's Town. Or, se ştie, domnule, unde trebuia să fim după opt zile!

CAPITOLUL IX.

Trebuie sa vă mărturisesc faptul că doctorul Dean Pitferge nu mă liniştea deloc. Pasagerii nu l-ar fi putut asculta, fără să se înfioare. Glumea, sau vorbea serios? Era adevărat că el călătorise cu Great-Eastern de atâtea ori numai pentru a asista la o catastrofă? Totul era posibil din partea unui excentric, mai ales englez.

În timp ce steam-ship-ul îşi continua drumul, deplasându-se ca o barcă, echipajul reuşea să păstreze linia loxodromica a navei. Se ştie că, pe o suprafaţă plană, drumul cel mai scurt dintre două puncte este segmentul de dreaptă. Pe o sferă, este linia curbă făcută de circumferinţa cercurilor mari. Pentru a scurta traversarea, navele încearcă să păstreze această linie.

Pentru corăbii e mai greu, mai ales când bate vântul din faţă. Doar steamerele pot menţine o direcţie riguroasă, navigând pe circumferinţele indicate. Ceea ce făcea şi Great-Eastern, deviind uşor către nord-vest.

Ruliul se făcea încă simţit. Oribilul rău de mare, în acelaşi timp contagios şi epidemic, făcea progrese rapide. Câţiva pasageri palizi, cu nasurile umflate, cu obrajii ciupiţi, rămăseseră totuşi pe punte pentru a respira aer curat. Pentru cei din jur, ei îşi manifestau furia împotriva nefericitului steam-ship care se comporta ca o barcă dusă de valuri, împotriva Societăţii Celor Speriaţi, ai cărei agenţi publicitari spuseseră că „răul de mare e o maladie necunoscută pe vas”.

Către ora nouă dimineaţa, se semnala un obiect la trei sau patru mile depărtare, la babord. Era o epavă, o carcasă de balena sau un rest de navă? Nu se distingea încă nimic clar. Un grup de pasageri lipsiţi de probleme de sănătate, reuniţi în partea din faţă a vasului, observau cu atenţie acel rest care plutea la trei sute de mile distanţă de cea mai apropiata coastă.

În acest timp, Great-Eastern se îndrepta spre obiectul semnalat. Binoclurile se schimbau dintr-o mână în alta. Se făceau numeroase presupuneri, mai ales între americani şi englezi, pentru care contează foarte mult orice posibilitate de a câştiga ceva. De aceea se paria intens. Printre cei mai înrăiţi pariori am remarcat un om înalt, a cărui fizionomie m-a frapat prin semnele neechivoce ale unei duplicităţi profunde. Individul avea trăsăturile feţei impregnate de un sentiment de ură generala, fapt ce nu ar fi putut scăpa nici unui psiholog.

Fruntea sa îi era ridată de o cută verticală, privirea îi era, în acelaşi timp, îndrăzneaţă şi neatentă, indiferentă, sprâncenele erau foarte apropiate, avea, într-un cuvânt, un aer viclean pe care cu greu reuşea să şi-l ascundă. Cine era? Nu ştiam, numai că îmi displăcea. Vorbea tare, pe un ton care aducea a insultă. Câţiva prieteni de-ai săi, de aceeaşi teapă, râdeau de glumele lui deocheate. Personajul respectiv pretindea că recunoaşte în acea epavă o carcasă de balenă şi îşi întărea afirmaţia prin pariuri consistente la care găsea imediat opozanţi.

Rămăşagurile, care deveniseră de câteva sute de dolari, le pierdu în totalitate. De fapt, epava se arăta a fi un rest dintr-o navă. Steam-ship-ul se apropie rapid de ea. Se putea vedea deja cuprul gri-verzui de pe carena sa.

Fusese un vas cu trei catarge. Cântărise în jur de cinci sau şase sute de tone. Câteva lanţuri sfărâmate îngreunau încă nava.

Fusese corabia abandonată de echipajul ei? Era întrebarea ce începuse să-i frământe pe toţi, sau, folosind

expresia englezească, the great atraction a momentului. Nu se zărea nimeni pe acolo, deşi un fir de fum se ridica spre cer. Să se fi refugiat naufragiaţii în interiorul navei? Mai târziu am înţeles că nu era decât jarul rămas în urma unui foc, pe care îl stârnea vântul.

De la distanţa de o jumătate de milă, toate detaliile carcasei deveniră vizibile. Era nouă şi părea foarte bună. încărcătura sa, care se deplasase datorită furtunii, o forţa să rămână aplecată spre tribord. Evident că nava, datorită furtunii, îşi pierduse toate catargele.

Great-Eastern ajunse în dreptul epavei. îşi semnală prezenţa prin numeroase şuierături. Epava însă nu-i răspunse în nici un fel. în tot spaţiul acela circumscris de linia orizontului nu se vedea nimic în afară de apa mării. Nici măcar vreo barcă de salvare a navei naufragiate.

Fără îndoială că echipajul avusese timp să se îndepărteze. Dar cum ar fi reuşit naufragiaţii să dea de pământul ce se afla la cel puţin trei sute de mile?

Puteau bărcile uşoare să reziste acelor valuri care îl zguduiau atât de îngrozitor pe Great-Easternl Când se întâmplase catastrofa? Datorită vânturilor care suflau în perioada aceea, nu trebuia oare să căutăm spre vest locul unde se petrecuse naufragiul? Oare coca acelei corăbii se afla de mult în derivă sub influenţa dublă a curenţilor şi a brizei? Toate întrebările rămâneau fără răspuns.

Când steam-ship-ul ajunse în spatele navei naufragiate, am citit foarte clar pe plăcuţă numele Lerida. Portul din care plecase nu era menţionat. După forma pe care o avea, după modul de construcţie imprimat liniilor sale, în mod particular, de avântul etravei, mateloţii de la bord afirmau că fusese făcută pe şantierele americane.

Un vas de comerţ sau vreo navă de război n-ar fi ezitat nici o clipă să pună stăpânire pe epavă, care în mod cert ascundea o încărcătură de preţ. Se ştie că, în cazul salvării unei ambarcaţiuni, ordonanţele militare atribuiau salvatorilor o treime din valoarea respectiva. Dar Great-

Eastern, aflat în cursa, nu-şi permitea sa remorcheze epava pentru mii şi mii de mile. Ca să se întoarcă pe drumul făcut şi să o ducă până în cel mai apropiat port era iar imposibil. A fost obligat, aşadar, să o abandoneze, spre marele regret al mateloţilor, şi, puţin mai târziu, resturile acelea nu mai constituiau decât un punct în spaţiul vast, punct care dispăru apoi cu totul.

Grupul de pasageri se împrăştie. Unii se duseră în saloane, alţii în cabine, iar trompeta care anunţa masa nu reuşi nici măcar să-i trezească pe cei adormiţi, răpuşi de râul de marc.

Către prânz, căpitanul Anderson instala două pânze goelele şi una artimon, pentru a controla mai exact drumul vasului. Mai bine echilibrată, nava oscila puţin.

Marinarii încercară să desfăşoare şi brigantina, pentru a o întinde conform unui nou sistem. Dar probabil că sistemul era „prea nou”, şi brigantina nu putu fi folosită aproape tot drumul.

CAPITOLUL X.

În ciuda mişcărilor dezordonate ale navei, viaţa la bord se desfăşura organizat. Cu anglo-saxonii nu este foarte greu de realizat aşa ceva. Pachebotul reprezintă pentru un astfel de om chiar cartierul său, strada, casa cu care se deplasează, propriul lui cămin. Dimpotrivă, atunci când francezul călătoreşte, acest lucru se simte în tot comportamentul său.

Când era vreme bună, lumea se plimba pe bulevarde. Toţi cei care reuşeau să se ţină drepţi, în ciuda înclinărilor produse de ruliu, păreau nişte oameni beţi. Când femeile nu urcau pe punte, ele rămâneau fie în salonul lor special, fie în sala cea mare. Se auzeau atunci zgomotoasele „armonii” care ieşeau din piane. Trebuie spus că acele instrumente, gălăgioase ca marea, n-ar fi putut să permită unui talent ca Liszt să se manifeste la toată valoarea lui. Sunetele joase lipseau, când nava se apleca spre babord, şi înaltele, când o făcea către tribord. De aceea existau pauze în melodie, fapt

care nu preocupa prea mult urechile saxone. între toate acele virtuoze, am remarcat o damă înalta şi osoasa care părea o muziciana foarte bună. De altfel, pentru a-şi uşura lectura partiturii, ea însemnase toate notele cu câte un număr şi toate clapele pianului cu numărul corespunzător. Dacă nota avea poziţia douăzeci şi şapte, atingea şi ca clapa douăzeci şi şapte. Daca era nota cincizeci şi trei, atingea clapa cincizeci şi trei. Astfel, fără a-şi face probleme pentru zgomotul din jur, nici de celelalte piane care răsunau în saloanele vecine, nici de copiii rai care îi stricau acordurile lovind cu pumnii octavele neocupate, ea îşi desfăşura întregul talent.

În timpul concertului, spectatorii luară la întâmplare cele câteva cărţi care se aflau pe mese. Unul dintre ei gaşca un pasaj interesant şi îl citea cu voce tare, iar ascultătorii lui îi mulţumeau la sfârşit. Câteva ziare zăceau pe canapele, din cele americane sau englezeşti, care par mereu învechite, chiar dacă nu le-a deschis încă nimeni.

Mi-am petrecut întreaga după-amiază în salonul cel mare, discutând. Conversaţia era destul de interesanta, caci prietenul meu Dean Pitferge se aşezase lângă mine.

— V-aţi refăcut după căzătura, l-am întrebat eu.

— In totalilate, mi-a răspuns el. Dar treaba asta nu merge.

— Care treabă'?

— Vaporul nostru. Cazanclc de la elice funcţionează prost. Nu putem obţine suficienta presiune.

— Doriţi, aşadar, foarte mult. sa ajungem la Ncw-York?

— Deloc. Vorbesc doar din punct de vedere mecanic. Mă simt bine aici şi voi regreta sincer când voi paraşi colecţia aceasta de specimene pe care întâmplarea a adus-o la bord spre… satisfacţia mea.

— Specimene! am strigat, eu, privindu-i pc pasagerii care se înghesuiau în salon. Dar seamănă toţi între ci!

— Se vede că nu vă pricepeţi, îmi spuse doctorul. Specia e aceeaşi, sunt de acord, dar în cadrul ei exista atâta varietate… Vedeţi grupul acela de oameni nesimţiţi, cu

picioarele întinse pe divane, cu pălăriile îndesate pe capete'? Sunt yankei, yankei puri din statele Mâine, Vermont, Connecticut, produsele Noii Anglii, oameni inteligenţi şi de acţiune, un pic prea influenţaţi de reverenzi, dar care fac greşeala de a nu pune mâna la gură când strănută. Sunt saxoni adevăraţi, domnule, şi daca închizi doi yankei în aceeaşi cameră, îndemânatici cum sunt, după o oră fiecare trebuie să fi câştigat zece dolari de la celălalt.

— Nu vă mai întreb cum, i-am răspuns, râzând. Dar văd printre ei pe unul mic, cu nasul în vânt, un adevărat titirez. Este îmbrăcat într-o redingotă şi poartă un pantalon negru, puţin cam scurt. Cine o fi?

— Un ministru protestant, un om foarte important din Massachusetts. Se va întâlni cu soţia sa, o fosta învăţătoare, compromisa în urma unui proces celebru.

— Dar tipul acela înalt şi sinistru, care pare absorbit de calcule?

— Omul acela chiar calculează, îmi răspunse doctorul. Şi o face aproape tot timpul.

— Rezolvă probleme?

— Nu, îşi socoteşte averea. în fiecare clipă ştie la centimă ceea ce are. E bogat. Un întreg cartier din New-York e construit pe terenurile sale. Acum un sfert de oră avea un milion şase sute douăzeci şi cinci de mii trei sute şaizeci şi şapte de dolari şi cincizeci de cenţi. Acum mai are un milion şase sute douăzeci şi cinci de mii trei sute şaizeci şi şapte de dolari şi douăzeci şi cinci de cenţi.

— De ce apare diferenţa aceasta în a-i aprecia averea'?

— Pentru că a fumat o ţigară de câţiva cenţi.

Doctorul Dean Pitferge avea replici atât de neaşteptate, încât mă lua pe nepregătite. Mă distra. I-am arătat un alt grup aflat într-o zonă a salonului.

— Aceia, mi-a mărturisit, sunt oameni din Far-West. Cel mai înalt, care seamănă cu un preot-şef, este un om important, guvernatorul Băncii din Chicago. Are mereu sub

braţ un album cu imagini din iubitul său oraş. Este mândru din acest motiv şi are dreptate: un oraş fondat în 1836, în plin deşert, şi care numără azi patru sute de mii de suflete, incluzându-l şi pe el! Alături puteţi vedea un cuplu californian. Tânăra doamnă este delicată şi încântătoare. Soţul, un tip foarte civilizat, este un fost căruţaş, care într-o bună zi a descoperit o mulţime de pepite…

— Deci un om important, am adăugat eu.

— Fără îndoială, căci activul său se cifrează la milioane.

— Dar individul acela înalt, care-şi mişcă în sus şi în jos capul ca limba unui orologiu?

— Acest personaj, răspunse doctorul, este celebrul Cokburn, de la Rochester, un statistician universal, care a cântărit, a măsurat, a dozat şi a numărat totul. întrebaţi-l ceva pe acest maniac inofensiv. O să vă spună câtă pâine a mâncat în viaţa sa de om de cincizeci de ani, numărul de metri cubi pe care i-a respirat. Vă va calcula câte volume in-quartose pot scrie din vorbele unui avocat şi câte mile face zilnic un factor poştal doar pentru a duce scrisorile de dragoste. Vă va da numărul văduvelor care stau câte o oră pe Podul Londrei şi înălţimea unei piramide construită din sandvişurile consumate de cetăţenii Statelor Unite într-un an.

Doctorul, aprins, ar fi continuat mult timp pe acelaşi ton, dar alţi pasageri defilau prin faţa ochilor noştri şi provocau remarcile inepuizabilului meu tovarăş. Câţi tipi diverşi erau în mulţimea aceea! Nu era totuşi nici un gură-cască, întrucât nimeni nu se deplasează de pe un continent pe altul fără un motiv serios. în cea mai mare parte se duceau să-şi încerce norocul pe continentul american, uitând că, la douăzeci de ani, un yankeu şi-a câştigat deja poziţia, iar la douăzeci şi cinci de ani, e prea bătrân ca să mai intre în luptă.

Printre acei aventurieri, inventatori, căutători de noroc, Dean Pitferge îmi arătă câţiva nu lipsiţi de interes. Un savant în chimie, rival al doctorului Liebig, pretindea că a

găsit mijlocul de a condensa toate elementele nutritive ale unui bou într-o pastila de mărimea unei monede de cinci franci şi va face monede din toate rumegătoarele pampasului. Un altul, inventator al motorului portativ, un cal-putere într-o cutie de ceas, alerga să-şi exploateze brevetul în Noua Anglie. Un francez de pe strada Chapón aducea trei mii de păpuşi din carton care spuneau tata, cu un foarte reuşit accent american, şi nu se îndoia că avea să facă avere.

În afara acelor oameni ciudaţi, mai erau destui ale căror secrete nici nu le bănuiam. Poate că, printre ei, vreun casier o tulise după ce-şi golise casieria, iar vreun detectiv, care făcea pe prietenul, nu aştepta decât ca Great-Eastern să ajungă la New-York pentru a pune mâna pe pradă. Poate că prin mulţime se găsea cineva preocupat de a începe afaceri interlope care prind mereu la funcţionarii creduli, chiar când afacerile poartă nume ciudate, precum „Compania oceanică pentru iluminatul cu gaz în Polinezia” sau „Societatea generală a cărbunilor care nu ard”.

Dar, în clipa următoare, atenţia mea fu atrasă de intrarea unui cuplu tânăr ce părea împovărat de o plictiseală precoce.

— Sunt peruvieni, scumpul meu domn, îmi zise doctorul, un cuplu căsătorit de un an, care s-a plimbat în luna de miere pe toate meridianele globului. Au părăsit Lima încă din seara nunţii. S-au adorat în Japonia, s-au iubit în Australia, s-au suportat în Franţa, s-au certat în Anglia, iar în America se vor despărţi, fără îndoială!

— Dar cine este omul acela înalt şi cu un aer distant, care intră chiar în clipa aceasta? După mustaţa lui neagră aş zice că e un ofiţer.

— Este un mormon, mi-a răspuns doctorul, un helder, domnul Hatch, unul dintre marii predicatori din Oraşul Sfinţilor. Ce tip bine! Are ochii oţeliţi, o figura demna şi o ţinuta atât de diferita de a yankeilor de rând… Domnul Hatch revine dintr-o călătorie în Germania şi în Anglia,

unde a predicat cu succes mormonismul, fiindcă secta lor număra foarte mulţi adepţi în Europa.

— Dar ştiam că în Europa e interzisă poligamia lor.

— Fără îndoiala, domnul meu, dar poligamia nu este obligatorie pentru un mormon. Brigham Young are un harem pentru că aşa doreşte, dar adepţii săi de pe malul Lacului Sărat nu-l imita deloc.

— Adevărat? Şi domnul Hatch?

— Domnul Hatch nu are decât o femeie şi crede că e destul. De altfel, îşi propune să ne explice sistemul său într-o conferinţă pe care o va ţine într-una din aceste seri.

— Salonul va fi plin, i-am zis.

— Da, îmi răspunse Pitferge, dacă jocul nu-i va răpi prea mulţi auditori. Ştiţi că se joacă mult în încăperile de pe puntea din faţă? Un englez cu mutră urâtă, dezagreabilă, conduce parcă toţi jucătorii. E un om cu o reputaţie detestabila. L-aţi remarcat'?

Câteva detalii oferite de doctor m-au ajutat să-l recunosc pe acel individ ca fiind chiar omul ce făcuse pariuri nesocotite cu privire la epavă. Presupunerea mea fusese valabila. Dean Pitferge îmi zise că se numea Harry Drake. Era fiul unui neguţător din Calcutta, un jucător, un desfrânat, un duelist, aproape ruinat, şi care pornea spre America pentru o nouă aventură.

— Aceşti oameni, adăugă doctorul, găsesc mereu pe cei care să-i flateze şi să-i asculte precum credincioşii predica preotului. Acesta are deja un cerc de răufăcători în centrul căruia se află, iar printre ei am remarcat un om mic, cu faţa rotundă, nas coroiat, buze groase, ochelari cu rame de aur. Trebuie să fie un evreu german corcit cu un bordelez. Zice că e doctor şi călătoreşte la Quebec, dar eu mi-am dat seama că e un mincinos de cea mai joasă speţă şi un admirator al lui Drake.

În clipa aceea, Dean Pitferge, care sărea uşor de la un subiect la altul, îmi făcu semn cu cotul. M-am uitat spre uşa

salonului. Un tânăr de douăzeci şi doi de ani şi o fata de şaptesprezece tocmai intrau, ţinându-se de braţ.

— Tineri căsătoriţi? am întrebat eu.

— Nu, mi-a răspuns doctorul, pe un ton înduioşător, doi vechi logodnici care nu aşteaptă decât sosirea vasului la New-York pentru a se putea căsători. Au făcut turul Europei, desigur, cu permisiunea familiei, şi acum ştiu că sunt sortiţi unul celuilalt. Bravo lor! Ce plăcere să-i priveşti! Ii văd uneori aplecaţi pe carcasa maşinii, numărând rotaţiile roţilor care nu se învârt destul de repede faţa de cum şi-ar dori ci. Ah, domnule, dacă ar fi incandescente şi cazanele vasului, aşa cum sunt inimile lor, ce călătorie am mai face!

CAPITOLUL XI.

În acea zi, pc Ia douăsprezece şi jumătate, pe uşa salonului cel mare, un timonier afişă biletul următor:

Latitudine 5 f 15'nord Longitudine 18° 13' vest Distantă: Fastenet 323 mile.

Ceea ce însemna că la ora aceea ne aflam la 323 mile de farul de la Fastenet, ultimul pc care îl zărisem pe coasta irlandeză, şi ne găseam la 51°15' latitudine nordică, 18°31' longitudine vestică faţă de meridianul Greenwich. Era o notă pe care căpitanul o afişa în fiecare zi, pentru ca pasagerii să ştie situaţia. Se putea urmări, în acelaşi timp, traiectoria lui Great-Eastern. Până acolo, stcamerul făcuse doar 323 mile în treizeci şi şase de ore. Era insuficient, fiindcă un pachebot care se respecta nu face în douăzeci şi patru de orc mai puţin de 300 de mile.

După ce l-am părăsit pe doctor, am petrecut restul zilei cu Fabian. Ne-am refugiat în zona din spate, acolo unde doctorul spunea că „te plimbi pe câmp”. Izolaţi şi aplecaţi peste balustrada, priveam imensul ocean. Mirosuri puternice ajungeau până Ia noi. Mici curcubee, produse de razele reflectate, apăreau din spumă. Elicea fierbea la patruzeci de picioare sub ochii noştri şi, când prova se scufunda, tăia valurile cu furie, făcând să-i strălucească metalul din care era construită. Marea părea o vastă

întindere de smaralde lichefiate. Dâra care se pierdea în zare se compunea din urmele elicei şi aburi. Albeaţa aceea mi se părea un voal imens şi lung, cu un capăt în Anglia şi altul aruncat peste ocean.

Fabian privea magia valurilor fără să vorbească. Ce vedea el în oglinda lichidă care se pretează la orice interpretare posibilă? Petrecea, din privire, vreo imagine fugitivă care îi spunea adio? Zărea vreo umbră înecată în valuri? Mi se părea mai trist decât de obicei şi nu îndrăzneam să-l întreb din ce cauză era aşa.

După o despărţire de durată, care ne îndepărtase pe unul de celălalt, era de datoria lui să mi se destăinuie, iar a mea să-l ascult.

Mi-a spus tot ce doream să aflu din viaţa Iui, felul în care trăia în garnizoana din India, vânătorile sale, aventurile… Dar despre emoţiile care îi umpleau inima, despre cauza suspinelor nu zicea nimic. Fără îndoială, Fabian nu făcea parte dintre oamenii care îşi uşurează povara povestind altora suferinţele lor.

Am rămas, aşadar, aplecaţi deasupra mării, iar când m-am întors, am zărit cum roţile mari se scufundau pe rând în apă datorită ruliului. Deodată, Fabian îmi zise:

— Dâra aceasta este cu adevărat minunată, s-ar spune că ondulaţiile se distrează trasând diverse litere. Priveşte, acolo un 1, dincolo un e. Mă înşel? Nu. Sunt litere. Mereu aceleaşi.

Imaginaţia lui supraexcitată vedea în spumă ceea ce voia ea să vadă. Dar ce puteau însemna literele acelea? Ce amintiri evocau în inima lui Fabian? El tăcea iar, contemplând marea. Apoi îmi spuse brusc:

— Ah, abisul mă atrage!

— Ce ai, Fabian? l-am întrebat, prinzându-l de mâini. Ce ai, prietene?

— Aici, îmi zise, apăsându-şi pieptul, am o boală care mă va ucide.

— O boala? i-am zis. Nu e nici o speranţă de vindecare?

— Niciuna.

După aceasta, Fabian coborî în salon, apoi se retrase în cabina sa.

CAPITOLUL XII.

În ziua următoare, sâmbătă 30 martie, vremea era frumoasă. Vântul abia adia, marea era calmă. Focurile intense crescuseră presiunea. Elicea făcea treizeci şi şase de rotaţii pe minut. Viteza lui Great-Eastern depăşea în momentele acelea douăsprezece noduri.

Secundul dădu ordin să se ridice două vele foc goeleta şi una artimon. Steam-ship-ul, mai bine echilibrat, nu mai oscila deloc. Sub frumosul cer însorit, locurile se animară. Damele apărură cu toalete noi. Unele se plimbau, altele stăteau pe bănci, era să zic pe iarbă, la umbra copacilor, copiii îşi reluară jocurile întrerupte timp de două zile, şi firavele căruţuri cu bebeluşi zburdau de colo-colo. Daca ar fi fost câţiva trupeţi în uniforme, mâini în buzunare şi nasul în vânt, ne-am fi putut crede la o plimbare tipic franţuzească.

La douăsprezece fără un sfert, căpitanul Anderson şi doi ofiţeri urcară pe pasarela. Timpul era favorabil pentru observaţii. Fiecare ţinea în mână un sextant cu luneta şi, din timp în timp, priveau orizontul spre sud, către care oglinzile înclinate ale instrumentelor trebuiau să poziţioneze astrul zilei.

— E ora douăsprezece fix, spuse, curând, căpitanul.

Imediat, un timonier potrivi ceasul de pe pasarelă, şi toate ceasurile de la bord se reglară după soarele ce trecea pe cer.

O jumătate de oră mai târziu, se afişă următoarea observaţie:

Latitudine 51° 10' nord.

Longitudine 24”13' vest.

Cursa: 227mile.

Distanta: 550.

Nu l-am văzut pe Fabian toată ziua. De mai multe ori, îngrijorat de absenţa lui, m-am apropiat de cabina sa şi m-am asigurat că nu o pâiasise.

Probabil ca mulţimea care acoperea puntea îi displăcea. Fugea de tumult şi căuta singurătatea. Dar l-am întâlnit pe căpitanul Corsican şi ne-am plimbat preţ de un ceas pe duneta. Am vorbit despre Fabian. Nu m-am putut stăpâni să nu-i povestesc ceea ce se petrecuse în ajun între căpitanul Mac Elwin şi mine.

— Da, îmi răspunse Corsican, cu o emoţie pe care nu încerca să şi-o ascundă, timp de doi ani Fabian a avut dreptul să se creadă cel mai fericit dintre oameni şi acum este cel mai nefericit.

Archibald Corsican îmi relată, în câteva cuvinte, cum Fabian cunoscuse la Bombay o tânără încântătoare, niiss Hodges. O iubea şi era iubit. Nimic nu părea să se opună căsătoriei între miss Hodges şi căpitanul Mac Elwin, când fata, din hotărârea tatălui ei, fu căutată de fiul unui neguţător din Calcutta. Era o „afacere”, o afacere pregătită de mult. Hodges, om practic, dur, nesentimental, se afla într-o situaţie delicata faţă de negustorul din Calcutta. Căsătoria ar fi aranjat foarte bine lucrurile, iar el sacrifică fericirea fetei pentru interesele averii lui. Copila nu avu cum să se opună. Acorda mâna fetei unui om pe care aceasta nu-l iubea şi de care nu era iubită. Afacere curată, proastă, deplorabilă. Soţul îşi luă nevasta chiar din următoarea zi după căsătorie şi plecară împreuna, iar Fabián, nebun de durere, gata să moara, n-a mai văzu ţ-o niciodată pe cea pe care o iubea atât.

Povestirea se termină astfel, şi cu am înţeles ca răul de care suferea Fabián era foarte grav.

— Cum se numea fata? l-am întrebat pe câpilanul Archibald.

— Ellen Hodges.

Ellen! Numele ci explica literele pe care Fabián credea că le vede în urma vasului.

— Iar soţul ci? l-am întrebat.

— Harry Drakc.

— Harry Drakc! am strigat. Dar omul acesta sc afla la bord!

— El! E aici! repeta Corsican, prinzându-mă dc mână şi privindu-mă în ochi.

— Da, am repetat, c la bord.

— Să dea Domnul să nu-l întâlnească Fabián! zise, grav, căpitanul. Din fericire, nu se cunosc unul pe altul. Cel puţin, Fabián nu-l cunoaşte pe Harry Drakc. Doar dacă pronunţi acest nume în faţa. lui şi face explozie!

l-am povestit apoi căpitanului Corsican lot ce ştiam despre Harry Drake, adică ce aflasem de la doctorul Dean Pitfcrgc. I-ani spus ca acel aventurier, insolent şi scandalagiu, ruinat de joc şi dezmăţat, era în stare dc orice pentru a face avere. în clipa aceea, Harry Drake tocmai trecea pe lângă noi. I l-am arătat căpitanului. Ochii lui se animară brusc. Avu o pornire furioasă, pe care i-am oprit-o.

— Într-adevăr,mi-a zis el, are o faţă de tâlhar. Dar unde-i fata?

— O fi părăsit-o?

— De ce n-ar fi la bord? îmi zise căpitanul.

Ideea îmi trecea pentru prima oară prin cap, dar am respins-o. Nu, nu era, nu putea fi. N-ar fi scăpat de privirea inchizitorială a doctorului Pitferge. Nu. Nu l-ar fi întovărăşit ea pe Drake în această traversare.

— Pentru a va spune adevărul, domnule, mi-a zis căpitanul Corsican, doar imaginea bietei victime, trăind în mizerie, i-ar da o lovitura groaznică lui. Fabián. Ştiu ce s-ar întâmpla. Fabián e omul care l-ar ucide pe Drake ca pe un câine. în orice caz, fiindcă sunteţi prietenul lui Fabián, ca şi mine, v-aş cere o dovadă a acestei prietenii. Să nu-l pierdem niciodată din vedere şi să fim pregătiţi să ne aruncăm între rivalul său şi el. înţelegeţi că o înfruntare cu armele între ei nu poate avea loc nici aici, nici în altă parte, o femeie n-ar

putea să se căsătorească cu ucigaşul soţului ei, oricât de nedemn ar fi fost acel soţ.

Am înţeles raţionamentul căpitanului Corsican. Fabian nu putea fi propriul său justiţiar. Evenimentele care ar fi putut urma trebuiau prevenite din timp. Un presentiment mă stăpânea. Era oare posibil ca în acea existenţă comună de la bordul vasului, în acea îngrămădire zilnică, personalitatea deosebită a lui Drake să-i scape lui Fabian? Un incident, un detaliu, un nume rostit, un nimic nu i-ar fi pus în mod fatal pe unul în faţa celuilalt? Aş fi vrut să grăbesc vaporul care-i ducea pe cei doi! înainte de a mă despărţi de căpitanul Corsican, i-am promis să-l supraveghez pe prietenul nostru şi să-l pândesc pe Drake, pe urmele căruia avea să fie şi el tot timpul. Apoi ne-am strâns mâinile şi ne-am despărţit.

Spre seară, vântul dinspre sud-vest condensa ceaţa de pe ocean. Obscuritatea era accentuată. Saloanele, luminate orbitor, constrastau cu întunericul din jur. Se auzeau valurile şi romanţele ce se succedau. Aplauzele şi uralele nu lipseau.

CAPITOLUL XIII.

A doua zi, 31 martie, era duminică. Cum se petrecea o asemenea zi la bord? Duminica, atât la englezi, cât şi la americani, barurile sunt închise, cuţitul măcelarului nu mai ameninţă gâtul victimei, lopata brutarului nu trece de gura cuptorului, se suspendă afacerile, se sting furnicarul uzinelor şi fumul fabricilor, se închid magazinele şi se deschid bisericile.

Ca a primă observaţie, în acea zi, deşi timpul era foarte bun şi vântul favorabil, căpitanul nu dădu ordin să se ridice pânzele. S-ar fi câştigat câteva noduri, dar ar fi fost improper. Era, totuşi, foarte mulţumitor că li se permitea măcar marilor roţi şi elicei să-şi respecte turaţiile. L-am întrebat pe un puritan de la bord care poate fi cauza acestor toleranţe.

— Domnule, mi-a răspuns cu gravitate, trebuie respectat tot ceea ce vine direct de la Dumnezeu. Vântul este în mâna Lui, pe când aburii, în mâinile oamenilor!

M-am mulţumit cu această explicaţie şi am început să observ ce se petrecea mai departe la bord.

Echipajul era în ţinuta de gala, şi îmbrăcămintea membrilor era foarte îngrijită. Nu m-ar fi mirat să mi se spună că toţi cazangii munceau în costume negre. Ofiţerii şi inginerii purtau uniforme minunate, cu nasturi auriţi. Pantofii sclipeau şi rivalizau, din acest punct de vedere, cu caschetele lustruite. Căpitanul şi secundul său serveau de model, gătiţi proaspăt, milităroşi, lustruiţi şi parfumaţi, plimbându-se pe pasarele.

Marea era minunată şi strălucea sub primele raze ale primăverii. Nu se vedea nici o pânză în jur. Doar Great-Eastem ocupa întregul centru matematic al imensului orizont. La ora zece, clopotul de la bord bătu rar, la intervale regulate. Cel care-l făcea să sune, un timonier, în ţinută de gală, obţinea de la clopot un fel de sonoritate religioasa, şi nu acele zgomote metalice care acompaniau ţiuitul sirenelor de la cazane, când steam-ship-ul naviga prin ceaţă.

Tocmai atunci, numeroase grupuri apărură la uşile de la tambuchiurile din faţa şi din spate. Bărbaţi, femei, copii, cu toţii erau îmbrăcaţi cu grijă pentru respectiva împrejurare. Bulevardele se umplură în curând. Plimbăreţii se salutau discret. Fiecare ţinea în mână cartea de rugăciuni, şi toţi aşteptau ultimele ţiuituri ce ar fi anunţat începerea slujbei. In clipa aceea am văzut că erau aduse o mulţime de Biblii pe un platou care servea de obicei pentru sandvişuri.

Aceste cărţi sfinte fură distribuite pe mesele templului.

Prin templu înţelegeam sala cea mare unde se servea masa. Era o construcţie în zona din spate a navei, care, privită din exterior, amintea prin lungime şi regularitate de Ministerul de Finanţe de pe strada Rivoli.

Am intrat. Cei aşezaţi la mese erau deja foarte numeroşi. Domnea cea mai profundă linişte. Ofiţerii ocupau o masă mai înaltă. In mijlocul lor, căpitanul Anderson părea un păstor. Prietenul meu Dean Pitferge se aşează lângă mine. Ochii săi mici se plimbau peste întreaga adunare. Eram acolo, îndrăznesc s-o spun, mai mult din curiozitate.

La zece şi jumătate, căpitanul se ridică şi începu slujba. Citi în engleză un capitol din Vechiul Testament, al zecelea, cel al Exodului. Se auzeau distinct vocile subţiri ale copiilor şi de mezzo-soprane ale femeilor, detaşându-se de glasurile baritonale ale bărbaţilor. Acel dialog biblic dură cam o jumătate de oră. Ceremonia, simpla şi demnă în acelaşi timp, era completată de gravitate puritană, şi căpitanul Anderson, „stăpân după Dumnezeu”, vorbea acelei mulţimi suspendate pe o coajă de nucă în mijlocul oceanului imens, bucurându-se de respectul tuturor, chiar şi de al celor mai indiferenţi.

Dacă slujba s-ar fi limitat doar la acea lectura, totul ar fi fost bine. După căpitan, urmă un orator care aduse pasiune şi violenţă acolo unde trebuiau să domine toleranţa şi reculegerea. Era vorba despre reverendul pe care l-am prezentat anterior, acel om mic de stat, foarte schimbător, intrigantul yankeu, unul dintre cei a căror influenţă era enormă în ţinuturile din Noua Anglie.

Discursul său fusese pregătit dinainte, şi fiindcă avea ocazia sa se remarce, nu o lasă să-i scape. Ar fi făcut la fel şi abilul Yorick? L-am privit pe doctorul Pitferge. Nu clipea deloc şi părea dispus să suporte focul predicatorului.

Acesta, grav, după ce îşi potrivi redingota neagra, îşi puse pălăria pe masă, îşi scoase batista şi îşi şterse uşor buzele, apoi îşi roti privirea peste întreaga adunare.

— La început, zise el, Dumnezeu a creat America în şase zile şi într-a şaptea s-a odihnit.

Auzind aşa ceva, am ieşit imediat.

CAPITOLUL XIV.

În timpul mesei, Dean Pitferge îmi povesti că reverendul îşi dezvoltase admirabil textul. Monitoarele, berbecii dc asediu, forturile întărite, torpilele submarine, toate acele maşinării fuseseră prezente în discursul său. El însuşi crescuse cât toată America. Daca Amcricii îi plăcea să fie proslăvită aşa, n-aveam nimic împotrivă. Revenind în salonul cel marc, am citit următoarea notă:

Latitudine 5,8' nord Longitudine 3,44r vest Cursă: 255 mile.

Acelaşi rezultat. Nu făcusem decât o mie o sută dc mile, cu cele trei sute zece mile care despart Fastenet de Liverpool. Cam o treime din drum. În restul zilei, ofiţeri, mateloţi, pasageri şi pasagere continuau sa se odihnească asemenea Creatorului, după ce „construise America". Nici un pian nu răsuna în saloanele tăcute. Piesele de şah nu ieşiră din cutii, nici cărţile de joc. Salonul rămase pustiu. Am avut ocazia,în ziua aceea,să-i fac cunoştinţa doctorului Dean Pitferge cu căpitanul Corsican. Tipul, original, îl amuză mult pe căpitan, povestindu-i cronica secreta a lui Great -Eastern. îi demonstra că era.

CAPITOLUL XV.

În ziua următoare, prima din aprilie, oceanul avea un aspect primăvăratic. Era verde ca preria sub razele soarelui ce răsare. Venirea lunii aprilie deasupra Atlanticului a fost superbă. Valurile se rostogoleau cu voluptate, o navă condamnată, vrăjită, căreia în mod fatal urma să i se întâmple o nenorocire. Legenda mecanicului sudat îi plăcu căpitanului Corsican, care, fiind scoţian, gusta asemenea minunăţii, dar nu-şi putu reţine totuşi un zâmbet de neîncredere.

— Înţeleg, zise doctorul, că domnul căpitan nu crede prea mult legendele mele.

— Exageraţi, replică Archibald Corsican.

— Mă veţi crede, căpitane, întrebă doctorul, pe un ton mai serios, dacă o să vă spun că nava e bântuită de fantome în timpul nopţii?

— Fantome? Cum? Credeţi şi în astfel de lucruri?

— Da, răspunse Pitferge, cred în ceea ce povestesc persoane ce nu pot fi contestate. Am aliat de la ofiţerii de cart şi de la câţiva mateloţi că, în nopţile adânci, o umbră, de o formă vagă, se plimba pe punte. Cum apare'? Nu se ştie. Unde dispare'? Nimeni nu poate spune…

— Pe Sfântul Dustan! strigă căpitanul Corsican. O vom pândi împreună.

— In noaptea asta?

— Şi-n noaptea asta, dacă vreţi. Dumneavoastră, domnule, adăugă căpitanul, întorcându-se către mine, ne veţi ţine companie?

— Nu, le-am zis, nu vreau să tulbur misterul acestei fantome. De altfel, îmi place să cred că doctorul nostru glumeşte.

— Deloc, răspunse, încăpăţânat, Pitferge.

— Atunci, doctore, i-am zis, chiar credeţi serios în morţii care se întorc la bordul navei?

— Ştiu că morţii învie, replică doctorul, deşi poate că acest lucru vi se pare ciudat, fiindcă sunt medic.

— Medic! exclamă căpitanul Corsican, dându-se înapoi, ca şi cum acel cuvânt l-ar fi îngrijorat.

— Staţi liniştit, căpitane, răspunse Dean Pitferge, surâzând amabil, în vacanţa nu exagerez! şi câţiva marsuini, rude apropiate ale delfinului, săreau ca nişte clovni în urma vasului.

De cum l-am întâlnit pe căpitanul Corsican, m-a şi înştiinţat că spectrul despre care vorbise doctorul n-a avut de gând să apară în cursul nopţii. N-o fi fost destul de întuneric pentru el… îmi trecu prin cap că totul fusese o minciuna de-a lui Pilfcrgc cu ocazia zilei de 1 aprilie, căci în America şi în Anglia, ca de altfel şi în Franţa, acest obicei este păstrat cu grijă. Mincinoşii, ca şi cei minţiţi nu lipsesc niciodată. Unii râd, alţii se supară… Sc mai schimbă şi câţiva pumni, dar, între saxoni, aceşti pumni nu se transforma niciodată în lovituri de sabie. Se ştie, de altfel,

că în Anglia duelul atrage pedepse foarte severe. Ofiţerii şi soldaţii nu au voie sa sc bata, sub nici un pretext. Cel care ucide este condamnat la cele mai grele pedepse, iar cu îmi amintesc faptul că doctorul îmi citase numele unui ofiţer care sc afla la ocna de peste zece ani pentru că rănise mortal un adversar, deşi întâlnirea fusese foarte cinstita. Se înţelegea deci că, datorită acelei legi deosebit de excesive, duelurile dispăruseră dintre îndeletnicirile britanicilor.

Datorită unui soare frumos, observarea exacta a orei douăsprezece se făcu foarte precis. Am aflat şi latitudinea de 48”47', longitudinea de 36°48' şi ca parcursesem numai două sute cincizeci de mile. Cel mai lent transatlantic ar fi avut dreptul să nc remorcheze.

Acest fapt îl supăra pe căpitanul Anderson. Inginerul atribuia lipsa de presiune ventilării insuficiente a noilor cuptoare. Eu mă gândeam că defectul provenea mai ales de la roţi, ale căror diametre fuseseră diminuate imprudent.

Totuşi, în acea zi, către ora doua, sc produse o îmbunătăţire în ceea ce privea viteza steam-shipAtitudinea celor doi tineri logodnici îmi relevă acest lucru. Aplecaţi pc balustradele de la tribord, îşi murmurau cuvinte frumoase şi băteau din palme. Priveau surâzători conductele de eşapament care se ridicau în jurul coşurilor lui Great-Eastern, prin deschiderea cărora ieşeau vaporii albi. Presiunea urcase în cazanele elicei. Puternicul agent termic forţa supapele cu mai mult dc douăzeci şi una de livre pe un deget pătrat. Totuşi, nu era decât o expiraţie slaba, vagă răsuflare, dar tinerii o sorbeau din priviri. Nu! Nici Denis Papin nu fusese mai fericit când văzuse că aburii ridicau capacul celebrei sale marmite!

— Iese fum! Iese fum! strigă tânăra, de îndată ce câţiva aburi scăpară din conducte.

— Să mergem să vedem maşina, propuse tânărul, strângându-şi în braţe logodnica.

Dean Pitferge apăru lângă mine. Urmărirăm cuplul îndrăgostit printre cabine.

— Ce frumoasa e lumea la vârsta lor! îmi zise el.

— Da, mai ales în doi…

Curând stăteam aplecaţi asupra tambuchiului maşinii cu elice. Acolo, în adâncul puţului întunecat, la şaizeci de picioare sub ochii noştri, am zărit cele patru pistoane orizontale care se grăbeau unul spre altul, umezindu-se, în cursul fiecărei mişcări, cu puţin ulei lubrifiant. In acest timp, tânărul îşi scosese ceasul, şi fata, aplecată pe umărul său, urmărea tic-tacul care marca secundele. Cât ea socotea secundele scurse, el număra rotaţiile elicei.

— Un minut! zise ea.

— Treizeci şi şapte de rotaţii!

— Trezeci şi şapte şi jumătate, completă doctorul, care urmărise operaţiunea.

— Şi jumătate! strigă domnişoara. Ai auzit, Edward? Mulţumesc, domnule, adăugă ea, adresându-i lui Pitferge cel mai amabil surâs.

CAPITOLUL XVI.

Revenind în salonul cel mare, am citit pe uşă:

This Night First Part.

Ocean Time…

Song: Beautiful isle of the sea. Piano solo: Chant du berger… Scotch song…

Mr. Mac Alpine. Mr. Ewing. Mrs. Alloway. Doctor Trent Intermission often minutes Piano solo…

Burlesque. Lady of Lyons. Entertainement…

Mr. Paul Vert… Doctor Trent Sir James Anderson Song: Happy moment. Song: You remember…

Mr. Norvjlle. Mr. Ewing Finale God save the Queen!

După cum se vede, era un concert întreg, în două acte. Se părea că, totuşi, îi lipsea ceva, fiindcă am auzit în spatele meu:

— Păcat! N-au nimic de Mendelssohn!

M-am întors. Era un simplu steward care protesta astfel pentru ca muzica lui preferata fusese omisă.

Am urcat iar pe punte şi am pornit să-l caut pe Mac Elwin. Corsican tocmai îmi spusese că Fabian ieşise din cabina sa, şi voiam, fără să-l încurc, să-l scot totuşi din izolarea în care se găsea. L-am întâlnit pe puntea din faţă a steam-ship'ulm. Am discutat un timp. N-a făcut nici o aluzie la trecutul său. După câteva momente, a tăcut şi a devenit gânditor, închis în sine, nu mă mai auzea şi îşi apăsa pieptul ca pentru a comprima ceva dureros. în timp ce ne plimbam împreuna, Harry Drake ne-a ieşit în cale de mai multe ori. Gesticula aprins de fiecare dată, încât părea o moară de vânt. Mă înşelam oare? Mi se părea că Harry Drake îl privea pe Fabian cu o anumită insistenţă. Cred că Fabian a remarcat şi el acelaşi lucru, fiindcă îmi zise:

— Cine e omul acesta?

— Nu ştiu, i-am răspuns.

— Nu-mi place deloc! adăugă el.

Dacă două nave se află în mijlocul mării, fără vânt, fără curenţi care să le poarte, atunci, în cele din urmă, se vor aborda. Dacă s-ar afla în spaţiu două planete imobile, atunci vor cădea una peste alta. Puneţi doi duşmani în mijlocul unei mulţimi şi se vor întâlni, inevitabil. E fatal. E doar o problemă de timp.

Cum veni seara, începu concertul. Salonul, plin de spectatori, era luminat intens. Printre tambuchiurile întredeschise se vedeau feţele oacheşe şi mâinile groase ale marinarilor. Pe uşile care se închideau şi se deschideau se înghesuiau stewarzii… Cea mai mare parte a celor prezenţi, bărbaţi şi femei, stăteau aşezaţi pe divanele laterale şi pe fotolii sau pe scaune.

S-a început cu Ocean-Time. Acesta era jurnalul zilnic, politic, comercial, literar, pe care îl făceau câţiva pasageri pentru nevoile de la bord. Americanii şi englezii apreciau mult aşa ceva.

Onorabilul Mr. Ewing a început să cânte „Frumoasa insulă de pe mare.

Numărul de 1 aprilie conţinea politică generală, faptul divers, cursul bursei, bineînţeles că în glumă, telegrame foarte naive. Trebuie recunoscut însă că distracţiile acelea nu-i amuzau decât pe cei care le redactaseră. Onorabilul Mac Alpine, un american dogmatic, citi cu convingere divagaţiile sale prea puţin plăcute, fiind aplaudat furtunos de spectatori, şi îşi termină lectura cu următoarele noutăţi:

— Anunţăm că preşedintele Johnson a abdicat în favoarea generalului Grant. Dăm ca sigură alegerea Alteţei Sale Imperiale ca succesor al Papei Pius IX. Ferdinand l-a atacat pe împăratul Napoleon III ca răspuns la cucerirea franceza din Mexic.

După ce Ocean-Timc a fost aplaudat suficient, onorabilul Mr. Ewing, un tenor care arăta foarte bine, a început sa cânte „Frumoasa insula de pe mare”.

„Cântecul pastorului” pentru pian solo, susţinut de Mrs. Ailoway, o englezoaica, şi o farsa scoţiană a doctorului Trent încheiară primul act al programului.

După o pauza de zece minute, în caic nici un spectator nu se ridică de la locul sau, începu a doua parte. Francezul Paul Vert interpretă două valsuri încântătoare, inedite, care fură îndelung aplaudate.

După „burlesca”, urma distracţia. Sir Anderson se ridică, surâzător, scoase un joc de cărţi din buzunar, îşi sufleca mânecile albe şi făcu fel de fel de scamatorii. După „Happy moment” al lui Mr. Norville şi „You remember” al lui Mr. Ewing, urmară imnurile naţionale ale Franţei şi Angliei. în concluzie, în cursul spectacolului s-au produs feluriţi amatori, iar reuşita a fost pentru autori şi prietenii lor. Fabian nu s-a arătat deloc.

CAPITOLUL XVII.

În cursul nopţii dinspre luni spre marţi, oceanul a fost foarte zbuciumat. Pereţii despărţitori începură iar să scârţâie, iar pachetele îşi reluară cursele prin saloane. Când am urcat pe punte, pe la ora şapte, am constatat că ploua.

Ofiţerul de cart dăduse ordin să se strângă velatura. în cursul acelei zile de 2 aprilie, puntea rămase pustie. Chiar şi saloanele erau goale. Pasagerii se refugiaseră în cabine, două treimi din comeseni nu veniseră nici la prânz, nici la cină. Nu se putu juca whist, câci mesele fugeau de sub mâinile jucătorilor. Şahul era impracticabil. Pe punte înfruntai ploia şi vântul. Acolo, mateloţii, îmbrăcaţi în pelerine şi purtând căşti, se plimbau filosofând. Secundul, urcat pe pasarelă, protejat de o manta din cauciuc, făcea de cart. Sub rafalele de ploaie, ochii lui scânteiau de plăcere. Vremea îi convenea, şi steamerul se deplasa după voia lui!

Cerul şi oceanul se confundau prin ceaţă. Atmosfera era apăsătoare. Câteva păsări se auzeau zburând pe deasupra noastră. Spre ora zece, se anunţă că la tribord se zărise o corabie cu trei catarge care naviga în sens opus. Nu se putu stabili sub ce pavilion era.

Către unsprezece, vântul se înmuic şi îşi schimba direcţia. Azurul cerului se arătă prin găurile dintre nori. Soarele apăru pentru câteva clipe, şi se făcură observaţiile zilnice, mai mult sau mai puţin exacte. Se întocmi următoarea notă:

Latitudine 45°29' nord Longitudine 4?25' vest Distanţă: 256 mile.

Aşadar, presiunea crescuse în cazane, dar viteza, nu. Trebuia însă recunoscut că totul era din cauza vântului ce halca dinspre vest, lovind steatn-ship-ul din faţă şi întârziindu-l.

Pe la două, ceaţa se intensifica iar. Vântul deveni foarte rece. Vizibilitatea era redusă, iar ofiţerii aflaţi pe pasarele nu mai zăreau oamenii din partea din faţă a vasului. Aburii scoşi de valuri erau un pericol major pentru navigaţie. Abordajele nu se mai puteau evita, şi aceste lucruri erau mai grave chiar decât incendiile.

Astfel, în mijlocul cetii, ofiţerii şi mateloţii vegheau cu cea mai mare atenţie. Dintr-o dată, apăru o corabie cu trei catarge, la mai puţin de două sute de metri de Great-Eastern. Datorită vântului, nu avea cum să evite ciocnirea,

dar steamerul reuşi la timp să se îndepărteze, datorita promptitudinii cu care oamenii de cart îl anunţară pe timonier. Semnalele, bine reglate, se făceau cu ajutorul unui clopot aflat pe duneta din faţă. Un dangănit însemna: o navă în faţă. Două dăngânituri: navă la tribord. Trei: nava la babord. Imediat omul de la cârmă manevra astfel încât să evite accidentul.

Vântul bătu până spre seară. Ruliul scăzu treptat pentru că oceanul se mai liniştise. Se anunţă o nouă distracţie cu Sir James Anderson. Salonul se umplu iar. Dar de data aceasta nu mai fu vorba despre scamatorii cu cărţi.

James Anderson povesti cum a pus cablul telegrafic pe fundul marii. A prezentat chiar câteva fotografii cu maşinile folosite atunci. A fost aplaudat şi felicitat chiar de către iniţiatorul acestei expediţii, Cyrus Field, prezent acolo în seara aceea.

CAPITOLUL XVIII.

Pe 3 aprilie, în primele ore ale zilei, orizontul oferea o culoare albicioasă, ceea ce anunţa că gheţurile nu erau departe. Curând, Great-Eastcm începu sa navigheze printr-o zonă unde pluteau primele iceberguri, detaşate din banchiză şi provenite din Strâmtoarea Davis. Se organiză o pază specială pentru a se evita lovirea vasului de blocurile uriaşe.

Dinspre vest, vântul bătea destul de taie. Norii, adevărate batalioane de vapori, atingeau suprafaţa oceanului. Prin găurile dintre ei se zărea albastrul cerului. Un clipocit surd ieşea din valurile împinse de vânt, şi stropi de apă erau împrăştiaţi în jur de spuma talazurilor.

Pe punte nu se urcaseră încă nici căpitanul Corsican, nici Fabian sau doctorul Pitferge. M-am dus în partea din faţă a navei, unde pereţii alcătuiau un fel de adăpost în care un pustnic se putea retrage din lume. M-am refugiat acolo, aşezându-mă pe un spirai. Vântul, care lovea nava din faţă, spărgându-se de etrava, îmi trecea pe deasupra capului fără să mă atingă. Locul era foarte bun pentru a visa.

Privirile cuprindeau întreaga imensitate a vasului. Marinarii furnicau pe catarge şi în jurul maşinilor… De pe ocean nu distingeam nimic în afară de linia albăstruie a orizontului, marcată dincolo de tambure.

Pe la douăsprezece şi jumătate, notiţa afişată indica latitudinea de 44°53' nord şi longitudinea de 47°6' vest. Numai două sute douăzeci şi şapte de mile parcurse în douăzeci şi patru de ore! Tinerii logodiţi trebuiau să blesteme roţile acelea care nu se prea învârteau, elicea care abia se mişca, lipsa de aburi care se împotrivea dorinţei lor.

Către ora trei, cerul, curăţat de vânt, strălucea iar. Liniile orizontului deveniseră clare şi păreau că se îndepărtează de acel punct central în care se găsea Great-Eastem. Valurile erau încă foarte mari, prin urmare, Atlanticul mai fierbea încă.

Pe la trei şi treizeci şi cinci de minute, o corabie cu trei catarge fu semnalată la babord. Era un vas american, Ilinois, care străbătea ruta spre Anglia.

În acea clipă, un locotenent mă făcu atent că treceam pe la coada bacului de la New-Found-Land, nume dat de englezi pentru Terra Nova. Sunt zone bogate în peşte. Mai ales morun.

Ziua s-a scurs fără nici un incident. Puntea a fost frecventata de plimbăreţii obişnuiţi. Până atunci, nici o întâmplare nu-i adusese faţă în faţă pe Fabián şi pe Harry Drake, pe care atât eu, cât şi căpitanul Corsican îi supravegheam neîntrerupt. Seara ne-am strâns în salon. Izbucni o discuţie destul de aprinsă între un nordist şi un texan. Unul dintre ei cerea un împărat pentru Statele din Sud. Din fericire, acea discuţie politica, ce ameninţa să se transforme în confruntare, fu întreruptă de sosirea unei depeşe imaginare adresata lui Ocean-Time şi concepută astfel: „Căpitanul Semmes, ministrul de război, a pus Sudul să plătească pentru pierderile de la Alabama”.

CAPITOLUL XIX.

Ieşind din salonul atât de puternic luminat, am urcat pe punte cu căpitanul Corsican. Noaptea era adâncă. Nu se zărea nici o constelaţie pe boltă, întunericul era de nepătruns în jurul navei. Ferestrele construcţiilor păreau adevărate guri de foc. Abia se mai vedeau oamenii de cart de pe dunetă.

Aerul era proaspăt, iar căpitanul îşi umplea plămânii.

— Mă sufocam în salon, îmi mărturisi el. Aici e mult mai bine. Atmosfera e aşa de curată! îmi trebuie cam două sute de metri cubi de aer proaspăt în douăzeci şi patru de ore, sau sunt pe jumătate asfixiat.

— Respiraţi, căpitane, respiraţi în voie, i-am răspuns. Oxigenul e un lucru minunat, ar trebui să spunem asta şi londonezilor sau parizienilor care nu-l cunosc decât din auzite.

— Da, replică el, lor nu le place decât acidul carbonic. Fiecare cu gustul lui. Eu detest aşa ceva, chiar în paharul cu vin de Champagne.

Discutând astfel, ne plimbam pe bulevardul de la tribord, adăpostiţi de vânt, datorită pereţilor de la cabine. Am observat că se luaseră numeroase măsuri de prevedere împotriva blocurilor de gheaţă. Se măsura mereu temperatura apei de mare şi, de îndată ce se observa un grad mai puţin, căpitanul schimba cursul. Ştia că vasele se puteau bloca uşor în gheţurile de la acea latitudine, de aceea voia să evite un asemenea pericol. Ordinele sale pentru desfăşurarea activităţii în timpul nopţii erau îndeplinite întocmai. Căpitanul însuşi nu dormea în acea perioada. Numeroşi ofiţeri se ocupau de buna funcţionare a maşinilor, roţilor, elicei. Pasagerii puteau sta liniştiţi.

După ce am observat toate aceste lucruri, căpitanul Corsican şi cu mine am revenit în partea din spate a navei. Am ajuns într-un loc ce ni se părea pustiu. Deşi se vedea foarte greu, am zărit totuşi un om aplecat peste o balustradă, la marginea vasului. Privea oceanul, dar ce putea zări în noaptea adânca? Corsican se apropie de el:

— Fabian?

Fabian nu-i răspunse. Nu-l auzise. Corsican îl strigă din nou. Fabian tresări, întoarse capul spre el şi îi l'acu semn să tacă.

Apoi, cu mâna, îi arătă o umbra care se mişca încet, ceva mai departe. Era o forma abia vizibila…

Fabian zise, surâzând:

— Doamna în negru!

Am tresărit. Căpitanul Corsican mă luă de braţ, şi am simţit că şi el era agitat. Acelaşi gând ne fulgerase minţile. Umbra era fantoma despre care ne vorbise doctorul Pitfcrge.

Mac Elwin recăzusc în contemplarea sa visătoare. Eu, cu respiraţia tăiată, cu privirea tulburata, ma uitam la forma aceea umana, abia desprinsă din întuneric. Aceasta avansa, ezita, se ducea, sc oprea, îşi relua drumul, părea mai curând să alunece deasupra punţii decât să păşească. Deodată, ajunse la zece paşi dc noi şi ramase pe loc. Am putut să disting atunci silueta unei femei a cărei faţa era acoperită cu un voal gros.

— O nebuna! Nu-i aşa ca e o nebună? murmura Fabian. Aşa era, dar Fabian nu ne întreba pe noi, ci pe el însuşi.

Biata creatura sc apropie mai mult de noi. Am avut impresia că ochii ei, în spatele voalului, sc fixează asupra căpitanului Mac Elwin. Acesta se ridică, electrizat. Femeia îi puse mâna pe inima ca pentru a-i număra bătăile. Apoi o lua la fuga spre nişte construcţii apropiate.

— Ea! murmura Fabian.

Apoi îşi scutura capul, adăugând:

— Ce halucinaţie!

Căpitanul Corsican îl luă de mână.

Vino Fabian, îi zise, ducându-l de acolo.

CAPITOLUL XX.

Corsican şi cu mine nu puteam să ne înşelăm. Era Ellen, logodnica lui Fabian, soţia Iui Harry Drake. Fatalitatea îi adusese pe toţi trei la bordul aceleiaşi nave. Fabian n-o

recunoscuse, deşi strigase: „Ea! Ea!” Nu se înşelase considerând-o nebună. Devenise astfel datorita disperării, durerii, cu dragostea din inimă ucisă, trăind ca un om nedemn, smulsă de lângă Fabian, în mizerie, ruşine şi ruină. Despre asta vorbeam a doua zi cu căpitanul Corsican. Nu ne îndoiam deloc de identitatea acelei femei. Harry Dnţke o ducea pe continentul american şi o silea să-i suporte viaţa lui aventuroasă. Privirea căpitanului se aprinse de un foc interior care nu prevestea nimic bun. Eu însa înţelegeam ca nu puteam face nimic împotriva soţului şi stăpânului ei. Cel mai important lucru era să împiedicăm o nouă întâlnire între Fabian şi Ellen, caci până la urmă ar fi recunoscut-o. Nefericita fată nu ieşea niciodată ziua, nici pe punte, nici în saloane. Doar noaptea reuşea să-şi înşele temnicerul. Ştiam însă că peste patru zile urma să ajungem la New-York şi speram sa împiedicăm un eveniment fatal în acea perioadă.

Timpul trecu şi, după prânz, mulţi începură să parieze pe pilotul ce avea sa ducă nava în rada portului New-York. Nu se ştia cine avea să fie de cart atunci, şi jucătorii îşi riscau banii într-un asemenea mod.

Onorabilul Mac Alpine luă conducerea afacerii. Reuşi uşor să adune optzeci şi şase de pariori, printre care şi câteva femei.

Am coborât în salon şi am citit că seara urma să aibă loc o adunare, prezidata de misionarul din Utah, domnul Hatch. Era o conferinţă a mormonilor. Pasagerii primiră foarte favorabil anunţul. Pe notiţă se mai putea citi:

Latitudine 42°32' nord Longitudine 51°59' vest Cursă: 245 mile.

Către ora trei după-amiază, timonierii semnalară apropierea unui steamer mare, cu patru catarge. Nava aceea îşi modifica puţin cursul, pentru a se apropia de Great-Eastern, cu intenţia de a-l saluta. Era Atlanta, unul dintre transatlanticele ce făceau legătura între New-York şi Londră, trecând pe la Brest. Ne salută şi îi răspunserăm la

rândul nostru. Puţin mai târziu, cum mergea în sens opus, dispăru pe întinsul oceanului.

După aceasta, Dean Pitferge mă înştiinţa, fără plăcere, că întrunirea condusă de domnul Hatch nu putea fi audiată şi de noi. Puritanii de la bord interziseseră tuturor să se iniţieze în secretele mormonismului!

CAPITOLUL XXI.

Pe la ora patru, cerul se degaja de nori şi deveni senin. Oceanul era foarte liniştit. Nava părea că stă pe loc. Ni se năzărea că ne găseam pe pământ. Nemişcarea lui Grcat-Eastem dădu pasagerilor ideea de a organiza curse.

Noutatea se răspândi repede. Imediat se strânseră sportivii, iar spectatorii ieşiră din saloane şi din cabine. Un englez, onorabilul Mac Karthy, fu numit comisar, şi concurenţi se prezentară de îndată. Erau vreo jumătate de duzină de maieloţi ce arătau precum centaurii, jumătate cal, jumătate om, gata să-şi dispute marele premiu al vasului.

Locul cursei îl formau cele două bulevarde. Concurenţii trebuiau să facă de trei ori turul navei, să parcurgă un traseu de o mie şi trei sute de metri. Era suficient. în curând, tribunele, adică dunetele, fură invadate de mulţimea curioşilor, înarmaţi cu ocheane.

Fabian, căpitanul Corsican, doctorul Pitferge şi cu mine ne-am aşezat pe duneta din faţă. Acolo se afla lumea bună. în faţa noastră se găseau locul de plecare şi linia de sosire. Pariurile se făcură imediat. Fură riscate sume considerabile. L-am văzut pe Harry Drake amestecându-se printre ceilalţi cu aplombul său obişnuit, discutând, certându-se, vorbind pe un ton ce nu admitea replică. Din fericire, Fabian, deşi angajase ceva bani în cursă, mi se păru destul de indiferent la zarva din jur. Se ţinea deoparte, gânditor, cu atenţia în altă parte.

Dintre concurenţii care se prezentaseră, doi atrăseseră într-un mod cu totul deosebit privirile publicului. Primul, un scoţian din Dundee, pe nume Wilmore, era scund, slab,

osos, cu pieptul lat, ochii sclipitori şi părea principalul favorit. Celălalt, un irlandez înalt pe nume O'Kelly, ca un cal de curse, cântărea din priviri şansele pe care le aveau cei din jurul său. Tocmai voiam să risc pe el câţiva dolari, când doctorul m-a prins de mână:

— Jucaţi pe cel mic, credeţi-mă. Cel înalt nu merită.

— Ce vreţi sa spuneţi?

— Nu e un pur-sânge. Iniţial va avea o viteza bună, dar se va pierde pe parcurs. Cel mic, dimpotrivă, e un scoţian de rasă. Trupul i se ţine bine pe picioare, pieptul e bine dezvoltat. Cred că tipul e antrenat în treburi de astea. Pariaţi pe el, nu veţi regreta.

Am urmat sfatul dat de doctor şi am jucat pe Wilmore. Ceilalţi patru concurenţi nici nu intrau în discuţie.

S-au tras apoi la sorţi locurile. Norocul îl favoriza pe irlandez, care avea cea mai avansata poziţie.

Apoi se dădu semnalul de plecare, în vacarmul general. Cunoscătorii îşi dădură imediat seama că Wilmore şi O'Kelly erau alergători de profesie. Fără a se preocupa de rivalii lor, ei fugeau, cu trupul uşor aplecat înainte, cu capul drept, antebraţul lipit de stern. Erau cu picioarele goale. Călcâiul nu atingea deloc solul, lăsându-le elasticitatea necesară pentru a-şi conserva forţa. În concluzie, toate mişcările lor se completau reciproc.

În cel de-al doilea tur, O'Kelly şi Wilmore se distanţaseră deja de adversarii lor epuizaţi. Demonstrau pe viu axioma pe care mi-o repetase doctorul:

— Nu picioarele aleargă, ci pieptul. Trebuie să ai genunchi buni, dar mai ales plămâni buni.

În penultima turnantă, strigatele spectatorilor salutară favoriţii, care se aflau unul lângă altul, pe aceeaşi linie. încurajările, uralele, ţipetele izbucniră de peste tot.

— Ăla mic o să câştige, îmi zise Pitferge. Vedeţi, abia dacă respiră, în timp ce adversarul sau gâfâie.

Adevărat, Wilmore avea o faţă palidă şi calmă. Cei doi se ţineau însă la acelaşi nivel, apropiindu-se de linia de sosire.

— Ura! Ura pentru Wilmore! strigară unii.
— Wilmore a câştigat!
— Nu, au ajuns amândoi în acelaşi timp.
Wimore câştigase, dar abia dacă-şi depăşise adversarul cu o jumătate de cap. Aşa decise onorabilul Mac Karthy. Izbucniră discuţiile şi cuvintele tăioase. Partizanii irlandezului, în special Harry Drake, susţineau că era vorba de o „cursa moartă", fără câştigător, şi că trebuia reluată de la început.
Antrenat de o mişcare involuntară, Fabian se apropie de Harry Drake şi îi zise:
— Greşiţi, domnule, învingătorul este matelotul scoţian.
Drake se îndreptă spre el:
— Ce spuneţi'? îl întrebă, pe un Ion ameninţător.
— Că greşiţi, răspunse, liniştit, Fabian.
— Asta, ripostă Drake, fiindcă aţi pariat pe Wilmore.
— Am pariat tot pe O' Kelly, ca şi dumneavoastră. Am pierdut şi plătesc.
— Domnule, izbucni Drake, drept cine mă luaţi?
Nu rosti nimic în plus, fiindcă imediat căpitanul Corsican se interpuse între el şi Fabian cu intenţia de a prelua discuţia. II trata pe celălalt cu un dispreţ şi o duritate foarte semnificative. Dar, evident, Drake nu voia să aibă de a face cu el. După ce Corsican termina, Drake îşi încrucişa braţele şi i se adresă lui Fabian:
— Domnule, aveţi nevoie de prieteni ca sa va puteţi apăra?
Fabian păli. Apoi se aruncă asupra lui Harry Drake. L-am reţinut însă. Pe de altă parte, prietenii lui Drake îl duceau pe acesta din locul cu pricina, îndepărtându-l de noi. Mai apuca însă să-i arunce o privire plină de ură lui Fabian.
Căpitanul Corsican şi cu mine coborârăm cu prietenul nostru, care se mulţumi să ne spună, cu o voce liniştita:
Cu prima ocazie o să-l pălmuicsc pe acest personaj!
CAFITOLUL XXII.
În timpul nopţii dc vineri spre sâmbătă, Grcat-Eastern traversă curentul Gulfstream, ale cărui ape sunt închise la

culoare şi calde. Suprafaţa curentului, aflat între valurile Atlanticului, este uşor convexa. E un adevărat fluviu care curge printre două maluri lichide, şi chiar unul dintre cele mai mari, de nivelul Amazonului sau al lui Mississippi.

Ziua de 5 aprilie începu cu un minunat răsărit de soare. Bătea un vânt călduţ dinspre sud-vest. Soarele, care înverzise câmpiile de pe continent, usca pânzele umede. Vegetaţia mai întârzie câteodată, dar nu şi moda. Curând, bulevardele se umplură de numeroase grupuri de plimbăreţi. In cursul dimineţii, nu l-am văzut deloc pe căpitanul Corsican. Dorind să aflu noutăţi despre Fabian, m-am dus la cabina pe care o ocupa, lângă marele salon.

Am bătut, dar nu mi-a răspuns nimeni. Atunci am deschis uşa. Fabian nu era acolo.

Am urcat iar pe punte. Printre plimbăreţi nu era nici un prieten de-al meu, nici măcar doctorul. Atunci mi-a trecut prin cap să aflu în ce loc era închisa nefericita Ellen. în ce cabină se alia? Unde o legase iar Harry Drake? Pe ce mâini era nefericita pe care soţul o abandona zile în şir? Dacă voiam sa aflu toate acele lucruri, era pentru că doream să evit o întâlnire între ea şi Fabian. Nu era, aşadar, din curiozitate.

Am început să caut prin salonul cel marc al doamnelor şi am străbătut culoarele celor două etaje care deserveau acea porţiune a navei. Inspecţia se dovedi uşoară, numele pasagerilor erau afişate pe plăcuţe pe fiecare uşă, ceea ce simplifica şi serviciul stewarzilor. N-am găsit nicăieri numele lui Harry Drake, ceea ce m-a surprins puţin, înţelegând că omul preferase cabinele din spate ale lui Grcnt-Eastern. Din punct dc vedere al confortului nu existau diferenţe între cabine, căci Societatea Celor Speriaţi nu admisese decât o singura clasa pentru pasageri.

M-am îndreptat, prin urmare, către sălile pentru servirea mesei şi am străbătut cu atenţie culoarele laterale care se întindeau între cele două rânduri de cabine. Toate camerele erau ocupate, toate aveau câte un nume, numai cel al lui

Harry Drake era de negăsit. Dc data asta, am fost mirat de absenţa lui, căci credeam ca am vizitat întregul oraş plutitor şi nu cunoşteam alt cartier mai retras decât acela. L-am întrebat însă pe un steward şi am aflat ca mai existau o suta de cabine sub sălile dc mese.

— Cum cobor acolo'?

— Pe o scară ce porneşte dc pe punte.

— Mulţumesc! Şi ce cabină ocupă domnul Drake?

— Nu ştiu, domnule.

Am urcat pe punte şi, cercetând cu atenţie locurile, am ajuns la uşa dincolo de care începea scara respectivă. Aceasta nu ducea către saloane vaste, ci spre un hol pătrat, întunecat, în jurul căruia se găseau numeroase cabine. Harry Drake, urmărind să o izoleze pe Ellen, nu putea alege un loc mai potrivit pentru dorinţa sa.

În cea mai mare parte, cabinele erau ocupate. Am parcurs holul şi culoarele laterale, cercetând fiecare uşă. Numele căutat nu era scris pe nicăieri… Dezamăgit, voiam să mă retrag, când un murmur vag, abia sesizabil, se ridică din capătul culoarului aflat în partea stângă. M-am întors surprins. Sunetele se intensificau, pe măsură ce mă apropiam. M-am îndreptat într-acolo. Am recunoscut un fel de cântec trist, ale cărui cuvinte nu le înţelegeam.

Am ascultat. Cânta o femeie. în vocea ei se simţea o durere mare. Vocea trebuia să fie a bietei nebune. Presimţirea nu mă înşela. M-am apropiat încet de cabina cu numărul 775. Era ultima de pe culoarul acela întunecat. Pe uşă nu era pus nici un nume. Harry Drake n-avea nici un interes să facă ştiut locul unde era închisă Ellen.

Vocea nefericitei ajunse distinct până la mine. Cântecul ei nu era decât o suita de fraze neîntrerupte, ceva suav şi trist, în acelaşi timp.

Deşi nu aveam cum să-i stabilesc identitatea, eram convins că Ellen era cea care cânta astfel.

Am ascultat timp de câteva minute şi tocmai voiam să mă retrag, când am auzit paşi în holul pătrat. Era oare Harry

Drake? în interesul lui Ellen şi al lui Fabian, nu voiam sa fiu surprins acolo. Din fericire, culoarul, care ocolea cabinele, îmi permitea să urc pe punte fără să fiu văzut. Ţineam totuşi să ştiu cine era persoana ai cărei paşi îi auzisem. Puteam să văd, fără a fi văzut, datorită semiîntunericului ce stăpânea culoarul.

Zgomotul înceta. Printr-o coincidenţă, tăcu şi Ellen. Am ascultat iar. Curând, cântecul reîncepu, parchetul scârţâind din nou sub presiunea unui pas de om. Am distins, în fundul culoarului, la lumina slabă ce se scurgea pe sub uşile cabinelor, silueta lui Fabian!

Nefericitul! Ce instinct îl condusese în locul acela? Descoperise, ca şi mine, locul unde era ascunsă tânăra? Nu ştiam ce să cred. Fabian avansa încet, asculta şi părea că e tras de un fir invizibil. Ajunse în dreptul cabinei şi se opri acolo.

Era imposibil ca vocea aceea să nu-i trezească amintiri foarte triste… Dar, din moment ce nu ştia despre prezenţa lui Harry Drake la bord, cum ar fi bănuit existenţa iubitei lui acolo?

Fabian asculta în continuare. Ce urma să facă? să apeleze la forţă? Dacă Ellen ieşea tocmai în clipele acelea? Orice era posibil şi totul însemna pericol. M-am îndreptat spre el.

M-a recunoscut. L-am tras după mine. N-a opus rezistenţă. Apoi mi-a zis cu o voce spartă:

— Ştii cine este nefericita?

— Nu.

— E nebuna, îmi zise el. Vocea ei parcă vine de pe lumea cealaltă. Simt că puţină grijă, puţină iubire, ar vindeca-o pe femeia aceea.

— Să mergem, Fabian, să mergem!

Am urcat iar pe punte. Fabian, fără să mai spună un cuvânt, se îndepărtă imediat de mine, dar eu nu l-am pierdut din privire până ce nu l-am văzut că intră în cabina lui.

CAPITOLUL XXIII.

Câteva clipe mai târziu, m-am întâlnit cu căpitanul Corsican. I-am povestit scena la care asistasem. A înţeles, ca şi mine, că situaţia se complica. Puteam să prevenim pericolele? Aş fi vrut tare mult să grăbesc înaintarea vasului, să pun un ocean întreg între Fabian şi Harry Drake.

Despărţindu-ne, căpitanul Corsican şi cu mine am convenit să-i supraveghem şi mai sever pe actorii acelei drame, al cărei deznodământ putea exploda în orice clipă!

În ziua aceea îl aşteptam de Australasian, un pachebot al companiei Cunard, cântărind două mii şapte sute şaizeci de tone, care deservea linia Liverpool-New-York. Probabil că părăsise America miercuri dimineaţa şi trebuia să apară. îl aşteptam să treacă, dar el se încăpăţâna să nu se arate.

Pe la unsprezece, pasagerii englezi organizară o subscripţie pentru răniţii de pe bord, dintre care unii nu-şi putuseră părăsi paturile. Printre aceştia se afla şi şeful de echipaj, ameninţat de o infirmitate fără leac. Lista se acoperi de semnături, dar câteva dificultăţi de detaliu n-au putut fi ocolite, ceea ce dusese la schimburi de cuvinte urâte.

La prânz, soarele ne permise o observare foarte exactă: Longitudine 58°37' vest Latitudine 41° 11' nord Cursă: 257 mile.

Căpitanul Anderson interveni, ca să-i distreze pe pasagerii plictisiţi de o călătorie atât de lungă. Organiză exerciţii de gimnastică pe care le conduse personal.

Altă distracţie fu anunţată pentru seara. N-am mai participat la aşa ceva, căci glumele, chiar înnoite, mă oboseau.

Primele ore ale nopţii le-am petrecut pe punte. Pe ocean se anunţa iar vreme urâta, deşi cerul arata încă minunat. Ruliul începu să se accentueze. Admiram constelaţiile care străluceau pe firmament. Deşi ştiam că nu se pot număra mai mult de cinci mii de aştri pe întreaga boltă, în seara aceea am crezut că văd milioane. Pegasul, Pleiadele, Gemenii îmi apăreau în toată strălucirea lor. Taurul purta

deasupra sa steaua Vega şi, nu departe, se zărea acel râu de diamante care formează coroana boreală. Constelaţiile imobile păreau că se deplasează o dată cu vasul, iar luna, joasă, scălda orizontul cu razele ei.

CAPITOLUL XXIV.

Noaptea fu foarte agitată. Vasul, lovit de talazuri, mergea ca un om nechibzuit. Mobilele se deplasau cu zgomot. Vântul sufla tare.

Pe la ora şase, m-am târât până la scara ce ducea pe punte. Am reuşit să o urc, dar cu mare greutate. Apoi m-am îndreptat spre duneta din faţă. Locul era pustiu, nu se găsea acolo decât doctorul Pitferge. Se ţinea bine de pereţii din jur şi stătea cu spatele împotriva vântului. îmi făcu semn să mă apropii, dar din cap, nu cu mâna, pentru că l-ar fi dărâmat furtuna. Nici nu putea să-mi vorbească, fiindcă nu l-aş fi auzit de la distanţa aceea. Am ajuns până la el după mari sforţări.

— Ai văzut, îmi zise el, ce ghinion are acest Great-Easterr. Exact când să ajungă în America, a început ciclonul, un adevărat ciclon, declanşat la comandă!

Doctorul pronunţa numai fraze întretăiate. Vântul îi înghiţea jumătate din cuvinte. Totuşi, l-am înţeles. De altfel, cuvântul „ciclon” nu cerea lămuriri suplimentare.

Se ştie că furtunile acelea rotitoare, numite uragane în Oceanul Indian şi în Atlantic, tornade pe coasta africană, taifunuri în Marea Chinei, au o forţă uimitoare şi pun în pericol serios navele cele mai sigure.

Great-Eastem era prins într-un ciclon. Cum avea să-l înfrunte?

— O să dea nenorocirea peste noi, îmi repeta Dean Pitferge.

Etrava navei dispăru sub munţii de apă care ne atacau din faţă, dinspre babord. Nu se putea vedea nimic la mai mult de un metru în faţă. Pe la ora şapte, apele deveniră monstruoase. Oceanul era zguduit de valuri imense, ale

căror vârfuri înspumate se prăbuşeau într-un zgomot infernal.

Întorcându-mă, i-am văzut pe căpitan, pe secund şi pe primul inginer înfofoliţi în haine impermeabile, prinşi bine de balustrada pasarelelor. Erau învăluiţi în ceaţa cauzată de valuri. Căpitanul surâdea, după cum îi era obiceiul. Secundul râdea şi îşi arăta dinţii albi.

Nu-mi puteam explica încăpăţânarea căpitanului, dorinţa lui de a se lupta cu oceanul. Ar fi putut să întoarcă vasul şi să o şteargă din calea furtunii, dar el înainta hotărât. Pe la şapte şi jumătate, aspectul Atlanticului era înspăimântător. Priveam acel spectacol unic, cu mare interes. Lupta colosului cu oceanul. Până la un punct, am înţeles opinia celui care era „stăpân după Dumnezeu” pe navă. Omul nu voia să cedeze. Dar uitase ca puterea mării e infinită şi nu-i poate rezista nimic făcut de mână omenească! Oricât de solid ar fi fost, uriaşul trebuia să fugă din calea furtunii…

Dintr-o dată, aproape de ora opt, se produse şocul. Nava primi o lovitură formidabilă, din partea oceanului, în zona din faţă a babordului.

— Asta nu e o palmă, e un pumn în bărbie, îmi zise doctorul.

Lovitura ne năucise. Două bucăţi dintr-o epavă apărură pe culmea valurilor. Erau de la vasul nostru'? Great-Eastern tresărise la acel şoc, dar îşi continua drumul. Se vedeau mai multe resturi lăsate de apele furioase, care ajunseseră pe punte, deşi aceasta se afla la cincizeci de picioare deasupra nivelului mării. Fuga din faţa furtunii era mai necesară ca niciodată, dar, cu toate astea, vasul îi ţinea piept mai departe. Nu voia să cedeze şi nu avea să se dea înapoi! Un ofiţer şi câţiva marinari fură trimişi în partea din faţă a punţii ca să o cureţe de resturi.

— Atenţie, îmi zise doctorul, nenorocirea nu e departe.

Marinarii se duseră la provă. Noi eram în dreptul celui dc-al doilea catarg. Priveam prin ceaţa din care apăreau valurile ce măturau puntea. Urmă o altă lovitura a

talazurilor, mai violentă decât prima, care smulse o placă enormă de fontă ce acoperea baba din faţă, demola capota masiva situată deasupra postului echipajului şi, biciuind în plin pereţii de la tribord, îi deşiră şi îi târî ca pe nişte bucăţi de pânză.

Oamenii fuseseră răsturnaţi. Unul dintre ei, un ofiţer, pe jumătate înecat, îşi scutura favoriţii uzi şi se ridica. Apoi, văzându-l pe unul dintre mateloţi zăcând fără cunoştinţa, se repezi la el, îl luă pe umeri şi îl duse de acolo. Oamenii se apropiará de capota zdrobită. In culoarul de sub ei, apa avea o înălţime de trei picioare. Alte resturi se zăreau pe mare, şi printre acestea, cele câteva mii de păpuşi pe care compatriotul meu de pe strada Chapón voia să le aclimatizeze în America.

Urmă o altă lovitură a talazurilor, mai violentă decât prima…

Vasul începea să ia serios apă. Masa lichidă se grăbea să pătrundă prin orice gaură sau deschizătură. Invazia marii era atât de evidentă, încât, după raportul inginerului, Great-Eastern primise mai mult de două mii de tone de lichid în momentele acelea, cantitate care ar fi fost suficientă pentru a scufunda o fregată.

— E bine! făcu doctorul, a cărui pălărie fu luată de o rafală de vânt. Vasul nu mai putea fi menţinut în situaţia aceea. Trebuia să fugă imediat din calea furtunii. Cu partea din faţă deformată, steamerul izbea valurile şi părea un om care înota printre vârtejuri, epuizat, cu gura deschisă.

În sfârşit, căpitanul Anderson înţelese. L-am văzut alergând spre roata cea mică de pe pasarelă şi modificând poziţia cârmei. Imediat, aburii se precipitară către cilindrii din spate. Colosul, evoluând ca o barcă, îşi schimbă direcţia spre nord şi o şterse din calea furtunii.

În acele momente, căpitanul, care era atât de calm de obicei, atât de stăpân pe situaţie, strigă furios:

— Nava mea este dezonorată!

CAPITOLUL XXV.

De abia virase Great-Eastern şi-şi modificase cursul, că ruliul dispăru. Agitaţiei îi urmă imobilitatea absolută. Se servi apoi masa de dimineaţă. Cei mai mulţi pasageri, liniştiţi de nemişcarea navei, coborâră în dining-room şi mâncară, fără a resimţi nici o zguduire sau vreun şoc. Nici o farfurie nu lunecă pe pământ, nici un pahar nu-şi goli conţinutul. Dar, peste trei sferturi de oră, mobilele îşi reîncepură balansul, suspensiile se legănau în aer, porţelanurile se ciocniră, iar Great-Eastern îşi reluă drumul spre vest pe care fusese silit să şi-l întrerupă pentru scurt timp.

Am urcat pe punte cu doctorul Pitferge. L-am recunoscut pe omul cu păpuşile.

— Domnule, i-a zis doctorul, lumea dumneavoastră în miniatură a fost pusa la grea încercare. Bebeluşii nu vor mai vorbi în Statele Unite ale Americii.

— Ce să-i faci? îi răspunse industriaşul parizian. Acolo vom confecţiona alţii.

Se vedea că francezul acela nu era omul care să dispere. L-am salutat şi am pornit mai departe, spre zona din spate a vasului. Acolo, un timonier ne spuse că lanţurile cârmei fuseseră smulse în timpul când nava primise cele două lovituri din partea oceanului.

— Nu ştiu ce s-ar fi întâmplat dacă accidentul s-ar fi produs în momentul manevrelor de întoarcere, îmi zise Pitferge, pentru că valurile izbeau foarte tare nava. Pompele au încercat să golească apa care a intrat în vas. Dar mai e destul de lucru.

— Şi bietul matelot rănit? l-am întrebat eu.

— E lovit râu la cap. Sărmanul! E un pescar tânăr, căsătorit, tatăl a doi copii, care îşi făcea prima călătorie peste mări. Medicul de la bord are grijă de el, şi mă tem pentru soarta lui. S-a răspândit şi zvonul că mai mulţi oameni au fost luaţi de valuri de pe vas, dar, din fericire, s-a dovedit a fi o minciuna.

— Ne-am reluat, aşadar, drumul?

— Da, răspunse doctorul, drumul spre vest, împotriva vântului şi a mării. Se simte, nu? adăugă el, agăţându-se de un tachet pentru a nu luneca pe punte. Ştiţi, domnule, ce aş face dacă Great-Eastern mi-ar aparţine? Aş face din el un transatlantic de lux, cu zece mii de franci locul. N-ar fi la bord decât milionari, oameni care să nu se grăbească. Aş face drumul din Anglia în America într-o lună sau şase săptămâni. Aş merge mereu cu vântul în faţă sau în spate. N-aş avea niciodată ruliu sau tangaj. Pasagerii mi-ar fi astfel întotdeauna asiguraţi împotriva râului de mare.

— E o idee patetica, i-am zis.

În acest timp, steamerul îşi continua drumul cu viteză redusă. Talazurile erau impresionante, dar etrava tăia valurile cu siguranţă. Un munte de metal înaintând împotriva unuia de apă era o imagine care nu mai corespundea realităţii. Puteam zice că o stâncă aştepta ca valurile să se spargă, neputincioase, de ea. De altfel, începu să plouă torenţial, ceea ce ne obligă să căutăm adăpost sub capota marelui salon. Aversa avu ca efect diminuarea vântului şi calmarea oceanului. Cerul se curaţi de nori spre vest şi se lumină. Pe la ora zece, uraganul îşi dădu ultima suflare.

La prânz, s-a putut observa cu destulă precizie locul unde ne aflam şi s-a afişat:

Latitudine 41°50' nord Longitudine 61°57' vest Cursă: 193 mile.

Diminuarea considerabilă a drumului parcurs nu trebuia să fie atribuită decât furtunii care, în cursul nopţii şi al dimineţii, suflase asupra noastră. Unul dintre pasageri, un adevărat locuitor al Atlanticului, pe care-l străbătea pentru a patruzeci şi patra oară, ne-a mărturisit că aşa ceva nu mai întâlnise până atunci şi nici un uragan nu mai produsese atâtea ravagii. Trebuie repetat însă că admirabilul steamship, chiar dacă naviga doar satisfăcător, chiar dacă se balansa cam tare, prezenta o perfecta siguranţă faţa de furiile oceanului, rezista ca un bloc masiv şi rigiditatea sa

era datorată perfectei omogenităţi a construcţiei, dublei sale coci şi marginilor sale întărite.

Numai că, oricât de mare ar fi fost puterea lui, nu trebuia opus cu orice preţ unui ocean înfuriat. O navă nu e niciodată „dezonorata” dacă fuge din cale uraganului, oricât de mare şi de rezistentă ar fi. Un comandant nu trebuie să uite ca viaţa unui om e mai importanta decât satisfacerea propriului orgoliu. In orice caz, să te abţii este periculos, sa te încăpăţânezi este condamnabil, iar un exemplu recent, o catastrofă regretabila, ce a afectat un pachebot transatlantic, a demonstrat ca un căpitan greşeşte când luptă peste măsură împotriva mării, chiar daca simte că pe urmele sale sc află un vas al unei companii concurente.

CAPITOLUL XXVI.

În acest timp, pompele continuau să extragă apa din lacul ce se formase în interiorul lui Great-Eastern. Puternice şi rapide, puse în funcţiune de aburi, ele restituiau Atlanticului ceea ce-i aparţinea. Ploaia încetase. Vântul se răcea iar. Cerul, curăţat de furtună, era senin. Când se făcu noapte, am rămas să mă plimb pe punte. Saloanele erau puternic luminate. Stele apăreau şi dipăreau printre norii duşi în viteză de vânt. în jur şi în depărtare, totul se stingea în noaptea întunecoasa. Revenind spre capota marelui salon, am fost surprins să văd o mulţime compacta de spectatori care aplaudau o trupă de acrobaţi.

Oricât de interesant era programul lor, nu m-am oprit acolo. Am trecut pe lângă sala de joc, de unde se auzeau mereu strigate şi cuvinte fără perdea. Noroc că pe mine nu mă atrăgea aşa ceva. Consideram jocurile drept o plăcere bolnăvicioasa. Nici societatea celor care le practică nu mă atrage. La bord, aceasta era dominată de Harry Drake şi de credincioşii lui. Evitam contactul cu acei aventurieri care plecau sa facă avere în America. Treceam, aşadar, pe lângă sala respectivă, când o expozie violentă de strigăte şi injurii mă făcu să mă opresc. Am ascultat şi, după o clipă de

linişte, spre marea mea mirare, mi s-a părut că aud vocea lui Fabian. Ce căuta el acolo? Se dusese după duşmanul lui?

Am deschis imediat uşa. In clipa aceea, tumultul atinsese maximum de intensitate. în mijlocul mulţimii de jucători, l-am zărit pe Fabian. Era în picioare, faţă în faţă cu Drake. M-am repezit spre prietenul meu. Fără îndoială că Drake îl insultase grosolan, căci mâna lui Fabian se ridică să lovească şi, dacă nu atinse obrazul celuilalt, fu din cauza căpitanului Corsican, care-l opri cu un gest rapid.

Inevitabilul se produsese, în ciuda măsurilor noastre, şi cei doi duşmani de moarte ajunseseră să se provoace. Era prea târziu ca să-i mai separi. Lucrurile trebuiau să-şi urmeze cursul. Căpitanul Corsican mă privi, şi în ochii lui am surprins mai multă tristeţe decât emoţie.

Pe cartea de vizită pe care duşmanul său i-o aruncase ca semn că primeşte provocarea, Fabian citi un nume. Un răcnet îi scăpă din piept:

— Harry Drake! strigă el. Deci tu eşti!

— Eu, căpitane Mac Elwin, îi răspunse, liniştit, rivalul.

Nu ne înşelasem. Dacă Fabian nu ştiuse până atunci nimic despre Drake, acesta era foarte bine informat despre tot ce făcea căpitanul Mac Elwin la bordul navei.

CAPITOLUL XXVII.

Chiar a doua zi, în zori, am mers să-l caut pe căpitanul Corsican. L-am găsit în marele salon, petrecuse noaptea cu Fabian. Acesta era încă sub influenţa emoţiei pe care i-o provocase numele soţului iubitei sale. Oare o intuiţie secretă i-a dat ideea că Drake nu era singur la bord? Sau amintirea Ellenei îi revenise cu maximă intensitate datorită prezenţei acelui om? Ghicise că biata nebună era fata pe care o dorise atâţia ani? Corsican nu putea să-mi răspundă la întrebări, fiindcă Fabian nu rostise un cuvânt toată noaptea.

Corsican avea pentru Fabian o dragoste de frate. Era descumpănit.

— Am intervenit prea târziu, îmi spuse el. înainte ca mâna lui Fabian să se ridice asupra nemernicului, ar fi trebuit să-l lovesc pe Drake.

— Era o violenţă inutilă, i-am răspuns. Harry Drake nu v-ar fi urmat gestul şi n-ar fi răspuns provocării. El îl avea în vedere de mult pe Fabian.

— Aveţi dreptate, recunoscu căpitanul. Banditul îl cunoaşte bine pe Fabian, îi ştie trecutul, iubirea. Poate că Ellen, înnebunind, i-a spus toate secretele. Sau poate i-a mărturisit chiar ea, înainte de căsătorie, dragostea ei pentru căpitan. împins de gânduri urâte, găsindu-se lângă Fabian, vrea să se răzbune, pozând în victimă. Banditul ăsta e, probabil, un duelist foarte bun.

— Da, am murmurat eu, am aflat că a ucis în modul acesta trei sau patru oameni…

— Domnul meu, îmi zise Corsican, nu pentru duel mă tem eu. Căpitanul Mac Elwin nu se sperie de nici un pericol. Urmările întâlnirii sunt de temut. Dacă Fabian îl ucide pe omul acesta, oricât de ticălos ar fi, se va produce o prăpastie de netrecut între Ellen şi iubitul ei. Doar Dumnezeu ştie că, în starea în care este, singura ei speranţă e să fie alături de Fabian pentru a reveni vreodată în lumea reală.

— Adevărat. în ciuda a ceea ce poate să se întâmple, nu putem dori pentru Ellen şi Fabian altceva, decât ca Harry Drake să piară! Dreptatea e de partea noastră.

— Desigur, dar eu tremur pentru prietenul meu şi regret nespus că n-am reuşit să-l fac să evite întâlnirea asta. Aş fi sacrificat orice să lupt eu în locul lui, mi-aş fi dat chiar şi viaţa.

— Căpitane, i-am zis, strângându-i mâna, n-am primit încă vizita celor pe care Drake şi i-a ales ca martori. Poate că încă nu e totul pierdut.

— Cunoaşteţi vreun mijloc de a împiedica înfruntarea?

— Nu. Dar, dacă duelul acesta trebuie să aibă loc, mi se pare că nu se va desfăşura decât în America şi n-ar fi exclus

ca până atunci să intervină ceva care să modifice situaţia.

Căpitanul clătină din cap ca un om care nu admite că întâmplarea joacă un rol prea important în problemele omeneşti. Chiar atunci, Fabian urcă pe punte, în apropierea noastră. L-am văzut doar o clipă. Paloarea lui m-a pus pe gânduri. Rana ce se cicatrizase în sufletul său se deschisese iar. Nu mă vedea. L-am urmat. Rătăcea fără un scop anume şi căuta să ne evite.

Prietenia nu e întotdeauna bine venită. Aşa că, atât căpitanul Corsican, cât şi eu însumi ne-am gândit că era mai bine să respectăm durerea lui şi să nu intervenim. Deodată, Fabian tresări, apoi veni spre noi.

— Ea era nebuna? zise el. Ea era, nu? Biata Ellen!

Nu era încă sigur de crudul adevăr şi plecă mai departe, aşteptând răspunsul pe care nu îndrăzneam să i-l dăm…

CAPITOLUL XXVIII.

Nu aflasem până la prânz dacă Harry Drake îşi trimisese martorii. Acele amănunte ar fi fost, fără îndoială, rezolvate până atunci, dacă soţul lui Ellen ar fi dorit o confruntare cât mai rapida. întârzierea lui ne dădea vreo speranţă? Ştiam că saxonii privesc altfel duelul şi că acesta dispăruse dintre obiceiurile lor. De data asta însă se căutase aşa ceva. întâlnirea dintre Fabian şi Drake părea inevitabilă.

La douăsprezece şi jumătate, fură afişate următoarele observaţii:

Latitudine 40°33'nord.

Longitudine 66°2V vest.

Cursa: 214 mile.

Great-Eastern se afla la 348 de mile de Sandy-Hook, limba de nisip care forma intrarea în punga portului New-York. Curând va pătrunde în apele americane.

În timpul prânzului, nu l-am văzut pe Fabian la locul său obişnuit, în timp ce Drake îl ocupa pe al său. Mizerabilul mi s-a părut îngrijorat. Încerca să-şi înece remuşcările în vin? De mai multe ori se uită spre mine, dar nu îndrăzni să mă fixeze din priviri. Oare îl căuta pe Fabian prin sală'? N-aş

putea să o spun. Un lucru notabil a fost că a părăsit masa înainte de a o termina. M-am ridicat pentru a-l urmări, dar el s-a dus în cabina lui şi s-a încuiat înăuntru.

Am urcat pe punte. Marea era admirabila, cerul senin. Doctorul Pitferge, pe care l-am întâlnit acolo, mi-a dat ştiri proaste despre matelotul rănit. Starea sa era foarte gravă, în ciuda eforturilor pe care le depunea doctorul.

Pe la patru, fu semnalată o nava la babord. Secundul îmi zise că era City of Paris, de trei mii de tone, unul dintre cele mai bune steamere ale Companiei Inman, dar se înşelă. Apropiindu-se, puturăm citi numele pachebotului. Era Saxonia, de la Steam-National Company. Puntea acelui vas era plină de pasageri care ne salutau zgomotos.

Pe la cinci, se ivi o altă navă la orizont, prea îndepărtată însă pentru a-i afla naţionalitatea. Trebuia să fie City of Paris. întâlnirea între nave constituie o mare atracţie pentru cei de la bord, oaspeţi ai Atlanticului, care se salută când au ocazia. Pericolul comun pe care îl înfrunta reprezintă, fără îndoială, principala legătură între oameni care nu se cunosc.

Pe la şase, întâlnirăm cea de-a treia navă, Philadelphia, a liniei Inman, utilizată pentru transportul imigranţilor de la Liverpool la New-York. Am înţeles că ne aflam pe un drum foarte frecventat şi că pământul nu putea să fie prea departe. Cum mai doream să-l ating!

A urmat Europa, pachebot de trei mii două sute de tone şi 1300 cai putere. Steamerul acesta aparţinea companiei transatlantice şi transporta pasagerii pe ruta Havre-New York.

Pe la şapte şi jumătate, se făcu noapte. Luna apăru printre razele soarelui muribund. Un text religios, citit de către căpitanul Anderson în salonul cel mare şi completat cu cântece, dură până la nouă seara.

Ziua se termina, fără ca eu sau căpitanul Corsican să primim vizita martorilor lui Drake.

CAPITOLUL XXIX.

Ziua următoare, luni 8 aprilie, fu foarte frumoasă. Soarele strălucea cu putere de când răsărise. Pe punte l-am întâlnit pe doctorul Pitferge care se scălda în lumină. Veni în întâmpinarea mea.

— A murit bietul nostru rănit, îmi zise el. A murit în cursul nopţii. Pentru sfârşitul lui vor răspunde medicii, numai că ei nu se tem de nimeni. Iată că ne părăseşte cel de-al cincilea nefericit, de când am plecat din Liverpool. Drumul nu s-a terminat încă!

— Sărmanul! A murit tocmai când suntem aşa de aproape de coasta americană. Ce se va întâmpla cu soţia şi cu copiii lui?

— Ce putem face'? îmi zise doctorul. Asta e marea lege în faţa căreia ne supunem toţi. Trebuie să ne retragem din calea celor care ne urmează. Părerea mea e că murim pentru că ocupăm un loc la care are dreptul altul. Ştiţi câţi oameni vor pieri în cursul existenţei mele, daca voi trăi şaizeci de ani?

— Nu m-am gândit la aşa ceva, doctore.

— Calculul e simplu, continuă Dean Pitferge. Şaizeci de ani înseamnă, în cifre rotunde, cam două miliarde de secunde. Aşadar, în acest timp vor pieri două miliarde de indivizi care îşi jenau succesorii, şi eu, la rândul meu, voi pleca atunci când voi deveni supărător pentru urmaşul meu. Problema e să devin astfel cât mai târziu.

Doctorul mai continuă o vreme această teză. Nu aveam ce să discut asupra subiectului şi l-am lăsat să vorbească. Ne plimbam, el vorbea, eu ascultam, şi observam dulgherii care reparau stricăciunile cauzate de furtună. Dacă Anderson dorea să intre în portul New-York fără avarii, lucrătorii trebuiau să se grăbească, fiindcă Great-Eastern naviga rapid pe acele ape liniştite, şi cred că niciodată viteza lui nu fusese atât de mare. Am înţeles bucuria celor doi logodnici care, aplecaţi peste balustradă, supravegheau maşinile.

Pe la prânz, ofiţerii au stabilit poziţia şi au ajuns la concluzia că pământul trebuia să fie semnalat în curând.

În timp ce mă plimbam după masa de prânz, căpitanul Corsican se apropie de mine. Avea să-mi dea noutăţi. Am înţeles acest lucru după figura lui preocupata.

— Fabian i-a primit pe martorii lui Drake, îmi zise el. Mă roagă să-i fiu martor. Vă întreabă dacă puteţi să fiţi alături de el în problema aceasta.

— Da, căpitane. Aşadar, orice speranţa de a împiedica duelul s-a spulberat?

— Da.

— Spuneţi-mi, de la ce a pornit cearta dintre ei?

— De la o discuţie din timpul jocului, un fleac… De fapt, dacă Fabian nu-l cunoştea pe Drake, ticălosul îl ştia foarte bine. Numele de Mac Elwin îi provoacă insomnii şi vrea să-l îngroape o dată cu omul care îl poartă.

— Cine sunt martorii lui Drake?

— Unul este doctorul Trent, un farsor…

— Şi celalalt?

— Un yankeu pe care nu-l cunosc.

— Când trebuie să vă întâlniţi?

— Ii aştept aici.

În curând, cei doi martori ai lui Drake se îndreptară spre noi. Doctorul Trent luă cuvântul, după ce ne salută cu importanţă, salut la care căpitanul Corsican abia răspunse.

— Domnilor, ne zise el, pe un ton solemn, prietenul nostru Drake, un gentleman ale cărui merite şi maniere au fost apreciate de toată lumea, ne-a trimis la dumneavoastră ca să tratăm o problemă delicată. Mai bine zis, căpitanul Mac Elwin, la care ne am prezentat iniţial, v-a desemnat drept reprezentanţii săi în această treabă. Cred că ne vom înţelege ca nişte oameni bine crescuţi, rezolvând toate aspectele delicate ale misiunii noastre. N-am răspuns şi l-am lăsat să bată mai departe câmpii.

— Domnilor, reluă el, nu se discută ce vină îi revine căpitanului Mac Elwin sau lui Harry Drake. Amândoi au motive să se înfrunte şi poate că şi fără motive tot ar fi ajuns la această situaţie.

Toată pălăvrăgeala aceea începuse să-l plictisească pe căpitanul Corsican, care îşi muşca mustaţa nerăbdător.

— Să n-o mai lungim, domnule doctor, îi tăie el vorba. Lucrurile sunt simple. Prietenul dumneavoastră e cel ofensat. Are dreptul să-şi aleagă armele. Altceva?

— Căpitanul Mac Elwin acceptă? întrebă doctorul, descumpănit de tonul lui Corsican.

— Tot.

— Harry Drake alege sabia.

— Bine. Unde va avea loc confruntarea? La New-York?

— Nu, aici, la bord.

— Dacă ţineţi… Când? Mâine dimineaţă?

— In seara asta, la ora şase, pe platoul din spate al navei, care va fi pustiu atunci.

— Perfect.

Zicând acestea, căpitanul Corsican mă apucă de braţ şi-i întoarse spatele doctorului Trent.

CAPITOLUL XXX.

Nu mai era posibil să îndreptăm lucrurile. Ne mai despărţeau doar câteva ore de momentul în care cei doi adversari urmau să se întâlnească. De ce atâta grabă? De ce Harry Drake nu aştepta să debarcăm mai întâi? Poate pentru că nava aceea, închiriată de o companie franceză, îi părea un teren mai propice pentru întâlnirea care trebuia să se încheie cu un omor. Sau Drake avea vreun interes ascuns pentru a se debarasa de Fabian, înainte ca el să pună piciorul pe continentul american şi să bănuiască prezenţa Ellenei la bord?

— Nu contează asta, zise căpitanul Corsican. Trebuie ca totul să se termine odată.

— Pot să-l rog pe doctorul Pitferge sa asiste la duel în calitate de medic?

— Da, chiar aţi face bine.

Corsican se desparţi de mine pentru a i se alătura lui Fabian. în acea clipă, începu să sune clopotul de pe pasarelă. L-am întrebat pe timonier ce semnifica. Mi-a spus

că se anunţa „îngroparea” matelotului care murise în cursul nopţii. Urma să aibă loc trista ceremonie. Vremea, până atunci frumoasă, începea să se schimbe. Nori negri se ridicau dinspre sud.

La chemarea clopotului, pasagerii se adunară la tribord. Pasarelele, tamburele, bastingajele, ambarcaţiunile suspendate pe portmantouri, toate se umplură de spectatori. Ofiţerii, mateloţii, mecanicii care nu erau de serviciu se aliniară pe punte.

Pe la ora două, apăru un grup de marinari din direcţia infirmeriei. Trupul matelotului, cusut într-o bucată de pânză şi fixat pe o targa, era dus de patru oameni. De picioarele mortului se legase o ghiulea. Matelotul era acoperit cu drapelul britanic. Cei care-l purtau pe sărmanul marinar, urmaţi de tovarăşii dispărutului, avansau încet în mijlocul mulţimii care se dădea la o parte din faţa lor. Ajuns în spatele roţii mari de la tribord, cortegiul se opri, şi cadavrul fu depus pe un altar.

În faţa mulţimii de spectatori căţăraţi pe un tambur, se afla căpitanul Anderson şi ofiţerii cei mai importanţi. Căpitanul avea în mână o carte de rugăciuni. îşi scoase pălăria şi, timp de câteva minute, în mijlocul unei linişti adânci, citi cu o voce gravă.

Apoi, la un semn, trupul fu ridicat şi lunecă până în mare. O clipă se menţinu la suprafaţa, pluti, apoi dispăru în mijlocul unui cerc de spumă.

În clipa aceea se auzi vocea matelotului:

Pământ!

CAPITOLUL XXXI.

Pământul, anunţat chiar în clipa când marea înghiţea trupul matelotului, era gălbui şi abia se zarea. Linia dunelor ce se ridicau era Long-Island, un mare banc de nisip acoperit de vegetaţie, cu care începe coasta americană de la Montauk şi continuă până la Brooklyn, anexa New-Yorkului. Numeroase goelete stăteau aliniate lângă insula

aceea acoperită de viile şi de casele de vacanţă. Era locul de relaxare preferat de new-yorkezi.

Fiecare dintre pasageri salută cu mâna pământul atât de dorit, după o călătorie îndelungată şi presărată cu incidente penibile. Toate binoclurile se concentrară asupra primei mostre din continentul american, şi fiecare o vedea diferit, în funcţie de regretele sau de speranţele sale. Yankeii îşi salutau patria-mamă. Sudiştii priveau cu necaz spre ţinuturile din Nord. Canadienii, ca nişte oameni care nu aveau decât un pas de făcut pentru a deveni cetăţeni ai Uniunii. Mormonii abia examinau malurile, privind mai departe, spre deşertul lor inaccesibil, Lacul Sărat şi Oraşul Sfinţilor. Cât despre tinerii logodnici, continentul acela reprezenta pentru ei pământul promis.

În acest timp, cerul se înnoura tot mai mult. Spre sud, tot orizontul era acoperit. Norii groşi se apropiau de zenit. Presiunea aerului scăzuse. O căldură sufocanta penetra peste tot, de parcă ne găseam în luna iulie.

— Vreţi să vă spun ceva care o să vă mire? îmi zise doctorul Pitferge.

— Spuneţi-mi.

— Vom avea o puternică furtună chiar azi. Observaţi norii negri care se ridică. Par animale din alte ere geologice, care se vor devora între ele.

— Mărturisesc că orizontul este ameninţător…

— Vă repet, continua Dean Pitferge, că furtuna va izbucni peste câteva ceasuri. Uitaţi-vă la aburii care se maschează în înălţimile cerului. Observaţi norii cirus, aceste „cozi de pisica”, cum li se zice. Va urma curând o condensare rapida şi, prin urmare, vor începe descărcările electrice. De altfel, barometrul a scăzut subit la şapte sute douăzeci şi unu de milimetri, iar vânturile care domină sunt cele dinspre sud-vest, care aduc furtuna în timpul iernii.

— Observaţiile dumneavoastră pot fi juste, doctore, i-am răspuns, ca un om care nu vrea să se predea. Dar când s-a

auzit de furtună cu descărcări electrice în această perioadă a anului şi încă la aceasta latitudine?

— Am citit mai multe anuare, domnule. Iernile dulci sunt frecvent marcate de asemenea fenomene. Dacă aţi fi trăit în 1712 sau măcar în 1824, aţi fi auzit tunetul în februarie, în primul caz, ori în decembrie, în cel de-al doilea. în 1837, trăsnetul a căzut la Drammen, în Norvegia, şi a făcut pagube mari. Anul trecut, pe Marea Mânecii, bărcile de pescari au fost trăsnite. V-aş putea aduce mai multe exemple, dacă aş avea vreun anuar statistic la dispoziţie.

— In fine, doctore, m-aţi convins. Sper că nu vă sperie trăsnetul!

— Pe mine? Trăsnetul îmi e prieten. Mai mult chiar, e medicul meu.

— Adică?

— Cum mă vedeţi, am fost trăsnit chiar în patul meu, pe 13 iulie 1867, la Kiew, lângă Londra, şi aşa m-am vindecat de o paralizie a braţului drept, care până atunci nu putuse fi tratată de doctori!

— Glumiţi?

— Deloc. E un tratament puţin costisitor, mă refer la tratamentul cu electricitate. Scumpul meu domn, există numeroase alte cazuri care dovedesc ca fulgerele pot ţine locul celor mai buni doctori şi că intervenţiile lor fac minuni în situaţii disperate.

— Ce contează? Eu n-am încredere deloc într-un asemenea medic şi nu l-aş chema niciodată să mă consulte.

— Pentru că nu l-aţi văzut la lucru. îmi vine în minte un exemplu. În 1837, în Connecticut, un ţăran care suferea de un astm sufocant incurabil a fost trăsnit pe câmp şi s-a vindecat complet.

După cum vorbea, doctorul era în stare să facă pilule din fulgere.

Degeaba râdeţi ca un neştiutor! Nu cunoaşteţi nimic, nici despre vreme, nici despre medicina!

CAPITOLUL XXXII.

M-am despărţit apoi de Dean Pitferge. Am rămas pe punte, în aşteptarea furtunii care se anunţa. Fabian era încă închis în cabina lui, iar Corsican stătea cu el. Fără îndoiala, căpitanul Mac Elwin îşi lua unele măsuri în caz de nenorocire. îmi trecu prin minte că avea o soră la New-York şi m-am cutremurat la gândul că îi puteam anunţa sfârşitul fratelui ei, frate pe care-l aştepta de atâta vreme. Doream să-l văd pe Fabian, dar m-am gândit că era mai bine să nu-l tulbur.

Pe la ora patru, am ajuns în dreptul unei limbi de pământ lângă Long-Island. Se numea Fire-Island. în mijlocul ei se ridica un far ce lumina în depărtări. în clipele acelea, pasagerii invadaseră punţile şi pasarelele. Toate privirile se îndreptară spre coasta care rămăsese cam la şase mile spre nord. Se aştepta momentul când sosirea pilotului va rezolva pariul important care se pusese în legătură cu acest lucru. Toată atenţia se concentra asupra celor şapte sau opt persoane pe care soarta urma să-i desemneze să facă de cart în timpul nopţii.

Pe la patru şi şaisprezece minute, se semnala o mică goeletă la tribord, care se îndrepta spre steamship. Nu mai era nici îndoială, venea pilotul. Pariurile se înteţiră. Pilotul urma să ajungă la bord peste cincisprezece sau şaisprezece minute.

— Pe zece dolari că pilotul e căsătorit!

— Pe douăzeci că e văduv.

— Pe treizeci de dolari că poartă mustaţa.

— Pe cincizeci ca are favoriţi roşcaţi!

— Pe şaizeci că are un neg pe nas!

— Pariez o sută de dolari că va urca pe punte cu piciorul drept!

— Fumează.

— Are pipă!

— Nu! Ţigară!

— Nu! Da! Nu!

În acest timp, goeleta, cu pânzele în vânt, se apropia cu repeziciune de steam-ship. I se distingeau bine formele elegante care-i dădeau aspectul unui yaht de distracţie. încântătoare şi solide, bine construite, pentru a rezista mării, acele ambarcaţiuni pentru pilotare cântăreau între cincizeci şi şaizeci de tone. Cu ele s-ar fi putut face înconjurul lumii, şi caravelele lui Magellan nu le depăşeau prin nimic. Când goeleta ajunse la două lungimi de cablu de Great-Eastern, o mică barcă fu lansată la apă. Căpitanul Anderson dădu ordin ca vasul să se oprească şi, pentru prima oară în decurs de paisprezece zile, roţile şi elicea se înfrânară. Un om se urcă în bărcuţa goeletei. Patru mateloţi vâsliră către steam-ship. O scară din frânghie fu aruncată pe flancul colosului, aproape de locul unde acosta coaja de nucă a pilotului. Acesta prinse scara, urcă pe ea cu agilitate şi sări pe punte.

Il întâmpinară strigătele de bucurie ale câştigătorilor şi exclamaţiile celor care pierduseră. Se stabiliră următoarele:

Pilotul era căsătorit.

Nu avea neg.

Avea mustăţi blonde.

Sărise pe punte cu amândouă picioarele în acelaşi timp.

În fine, momentul exact când ajunsese la bord era ora patru, treizeci şi şase de minute.

Câştigătorul pariurilor obţinea nouăzeci şi şase de dolari. Acesta era căpitanul Corsican, care nici nu se aşteptase la aşa ceva. Curând, apăru pe punte şi, când i se înmâna câştigul, îl ruga pe căpitanul Anderson sa păstreze banii pentru văduva tânărului matelot ucis în accident. Comandantul îi strânse mâna, fără a mai adăuga nimic. O clipă mai târziu, la Corsican veni un marinar, care îl salută şi-i vorbi bărbăteşte:

— Domnule, îi zise, camarazii mei m-au trimis la dumneavoastră să vă spun că sunteţi un om pe cinste. Vă

mulţumesc toţi în numele bietului Wilson, care nu mai poate să vă mulţumească.

Emoţionat, căpitanul Corsican îi strânse mâna.

Pilotul, un om scund, care purta o şapcă din pânza lucioasa, un pantalon negru, o redingotă maro şi o umbrela, devenise stăpânul vasului Grent-Eastern.

După ce sărise pe punte, urcase pe pasarela şi aruncase o legătură de ziare asupra căreia se repeziră mai mulţi pasageri, cu foarte marc curiozitate. Erau ultimele ştiri din Europa şi din America. Era legătura politică şi civică renăscută dintre Great-Eastern şi cele doua continente.

CAPITOLUL XXXIII.

Furtuna era gata să înceapă. Lupta dintre elemente se pregătea. O pânză subţire de nori, de culoare uniformă, se întindea deasupra noastră. Atmosfera era închisă. Natura dorea să justifice presimţirea doctorului Pitferge. Steamship îşi încetinea viteza. Roţile nu făceau mai mult de trei sau patru turc pe minut. Prin supapele întredeschise ieşeau vârtejuri de vapori albi. Pe prăjina de lângă cârmă flutura pavilionul britanic. Căpitanul Anderson dăduse toate ordinele necesare pentru ancorare. Din înaltul tamburului de la tribord, pilotul conducea evoluţia navei prin trecătoarea îngustă. Dar refluxul începuse deja, şi linia care taie deschiderea golfului Hudson nu mai putea fi trecută de către Great-Eastern. Eram forţaţi să stăm în mijlocul mării până a doua zi. încă o zi pierdută!

Pe la cinci fără un sfert, la ordinul pilotului, ancorele fură coborâte pe fundul apei. Lanţurile ieşiră prin nările lor din etrava, cu un zgomot ce putea fi comparat cu tunetul. Chiar am crezut, pentru o clipă, ca începea furtuna. După ce ghearele muşcară nisipul, nava se imobiliza. Great-Eastern redevenise o insulă. în clipa aceea, răsuna pentru ultima oară trompeta stewardului. Ne chema la cina de rămas bun. Nici un pasager nu a lipsit la acest apel. Un sfert de oră mai târziu, saloanele erau pline de meseni şi puntea devenise pustie.

Şi, totuşi, şapte persoane îşi lăsaseră locurile neocupate. Era vorba de cei doi adversari care îşi riscau vieţile în duel, cei patru martori şi doctorul. Ora înfruntării fusese bine aleasă. La fel şi locul acesteia. Pe punte nu se afla nimeni. Pasagerii coborâseră în dining-room, mateloţii erau la posturile lor, ofiţerii serveau masa la cantina proprie. Nu se zărea nici măcar un timonier în zona din spate a lui Great-Eastern, care stătea imobil, ţintuit de fundul mării prin ancorele sale.

La cinci şi zece minute, doctorul şi cu mine am fost găsiţi de Fabian şi de căpitanul Corsican. Nu-l mai văzusem pe Fabian de la scena din sala de joc. îmi păru trist, dar foarte liniştit. înfruntarea nu-l preocupa. Gândul îi era în alta parte, iar privirile sale o căutau peste tot pe Ellen. Se mulţumi să-mi întindă mâna, fără a rosti vreun cuvânt.

— Harry Drake n-a sosit încă? mă întreba căpitanul Corsican.

— Nu.

— Sa mergem în spate, la locul de întâlnire.

Fabian, căpitanul Corsican şi cu mine am pornii într-acolo. Cerul se întunecase. Nori grei se rostogoleau la orizont. Câteva fulgere îndepărtate străpungeau pânza norilor. Atmosfera părea plină de electricitate.

Harry Drake şi cei doi martori ai săi sosiră la cinci şi douăzeci de minute. Ne salutară şi le înapoiarăm salutul. Drake nu spuse nici un cuvânt, îl privi plin de ură pe Fabian. Acesta nici nu-l văzu. Era adâncit într-o contemplare profundă şi părea că nu se gândea la rolul pe care-l juca în drama aceea.

Căpitanul Corsican se adresă yankeului, martor al lui Drake, cerându-i săbiile. Acesta le scoase la iveală imediat. Erau săbii de luptă, ale căror mânere protejează în întregime mâinile care le ţin. Corsican le luă, le îndoi, le măsură şi îl lăsă pe yankeu să-şi aleagă arma. în timpul acestor pregătiri, Harry Drake îşi aruncase pălăria, îşi scosese haina, îşi deschisese cămaşa la câţiva nasturi şi îşi

suflecase mânecile. Atunci am văzut că era stângaci. Acesta era un avantaj incontestabil pentru el, căci era obişnuit să lupte cu dreptacii.

Fabian nu se clintise de la locul său. Se părea că pregătirile nu-l interesau. Căpitanul Corsican se apropie de el, îi atinse mâna şi îi dădu sabia. Fabian privi fierul scânteietor şi reveni la realitate.

Luă hotărât sabia.

— Aşa e just, murmură el. îmi amintesc tot.

Apoi se plasă în faţa lui Harry Drake, care luă imediat poziţia de gardă, în spaţiul acela strâmt, eschivele erau aproape imposibil de executat. Cel care ar fi căzut ar fi avut şanse foarte mici să mai scape.

— Începeţi, domnilor, le zise căpitanul Corsican.

Săbiile se întretăiară. încă de la primele ciocniri ale lamelor, câteva un-doi-uri rapide, executate de luptători, câteva degajări şi riposte, am înţeles că Fabian şi Drake erau foarte buni. Căpitanul Mac Elwin era rece, stăpân pe sine, aproape indiferent, mai puţin emoţionat decât martorii săi. Dimpotrivă, Harry Drake îl privea cu ochii injectaţi. Dinţii i se zăreau sub buza uşor ridicata, întreaga sa fizionomie arăta semnele unei uri violente. Venise acolo ca să ucidă şi asta dorea să facă din tot sufletul.

După o primă confruntare care dură câteva minute, săbiile coborâră. Niciunul dintre adversari nu fusese atins. O zgârietura se putea observa pe garda săbiei lui Fabian. Drake îşi ştergea fruntea plină de sudoare.

Furtuna se declanşa cu toată furia. Tunetele bubuiau în serie, într-un zgomot asurzitor. Electricitatea se descărca prin şerpii de foc cu o asemenea intensitate, încât săbiile păreau adevărate paratrăsnete în mijlocul norilor furtunoşi.

După cele câteva clipe de odihna, căpitanul Corsican făcu semn să înceapă cea de-a doua repriză. Fabian şi Harry îşi reluară poziţiile de apărare.

Deodată, după o degajare în trei lovituri, Drake fanda. Am crezut că Fabian a fost atins în piept. Dar el se ferise de

acea lovitură joasă şi para, izbind sec lama lui Harry. Acesta se ridică, apropiindu-se cu o trecere circulară, în timp ce fulgerele deşirau norii de deasupra noastră.

Fabian putea profita pentru a riposta, dar nu o făcu. Aşteptă lăsându-şi adversarul să-şi revină. Mărturisesc, acea mărinimie nu era pe gustul meu. Harry Drake nu trebuia menajat.

Deodată, fără nici un motiv aparent, sabia lui Fabian lunecă la pământ. Fusese atins mortal fără ca noi să ne dăm seama? Inima îmi bătu să-mi spargă pieptul…

Privirea lui avea o strălucire neobişnuită.

— Apăraţi-vă! urlă Drake, ridicându-se pe vârfuri ca un tigru, gata să se repeadă asupra victimei sale.

Nimic nu-l putea opri să-l răpună pe adversarul său dezarmat. Căpitanul Corsican era gata să se arunce între ei, pentru a-l împiedica pe Drake să-şi ucidă partenerul de duel. Dar acesta, uimit, râmase nemişcat, la rândul său.

M-am întors. Palidă ca o moartă, cu mâinile întinse în faţă, Ellen se apropia de luptători. Fabian, cu braţele deschise, fascinat de aceea apariţie, nu mai mişca.

— Dumneata! strigă Harry Drake către Ellen. Dumneata aici!

Sabia lui se ridică tremurătoare, cu vârful ei de foc. S-ar fi zis că era spada arhanghelului Mihail în mâinile unui demon.

Un fulger orbitor, o lumină violenta acoperi întreaga parte din spate a vasului în clipa aceea. Am fost aruncat într-o parte şi am simţit că mă sufoc. Fulgerul şi tunetul au izbucnit deodată. Un miros de sulf se ridica din jurul nostru. Cu mari eforturi, am reuşit să-mi revin. Căzusem într-un genunchi. M-am ridicat. Am privit în jur. Ellen îl strângea în braţe pe Fabian. Harry Drake, pietrificat, rămăsese în aceeaşi poziţie, dar faţa îi era neagră!

Nenorocitul fusese trăsnit, sabia sa de fier atrăgând fulgerul!

Ellen îl părăsi pe Fabian, se apropie de Harry Drake, cu privirea plină de milă. îi puse mâna pe umăr… Acel contact uşor a fost suficient pentru a rupe echilibrul. Trupul lui Drake căzu asemenea unei mase inerte.

Ellen se aplecă asupra cadavrului, în timp ce noi dădeam înapoi înspăimântaţi. Mizerabilul murise.

— Trăsnit! murmură doctorul, apucându-mă de braţ. Trăsnit! Nu credeţi nici acum în intervenţia Cerului?

Fusese Harry Drake trăsnit, aşa cum afirmase Dean Pitferge, sau i se rupsese un vas de sânge, cum susţinu mai târziu medicul de la bord? Nu ştiu nici azi. Era cert însă că aveam în faţa ochilor un cadavru.

CAPITOLUL XXXIV.

În ziua următoare, marţi 9 aprilie, pe la unsprezece dimineaţa, Great-Eastern ridica ancora şi se pregătea să intre în Hudson. Pilotul manevra cu mare siguranţă. Furtuna se terminase în cursul nopţii. Ultimii nori dispăreau la linia orizontului. Marea se anima. O flotilă de goelete se deplasa de-a lungul coastei.

Fabian, cu braţele deschise, fascinat de acea apariţie, nu mai mişca…

Pe la unsprezece şi jumătate, veni Sânte, un mic vas cu aburi care aducea comisia sanitară a New-Yorkului. Se apropia cu mare rapiditate şi îmi permise să îmi fac o imagine despre acele mici tendere americane construite după acelaşi model. De altfel, douăzeci de asemenea vase ne înconjurară mai târziu.

Am trecut apoi Light-Boat, linie luminoasă plutitoare care marchează intrarea în Hudson. Punctul de la Sandy-Hook, acea limbă de nisip care se termină cu un far. fu depăşită ceva mai târziu, şi un grup de spectatori ne adresa urale.

După ce am ajuns în mijlocul unei flote pescăreşti, am zărit înălţimile acoperite de verdeaţă de la New-Jersey, uriaşele forturi ale golfului, apoi marele oraş ce se întinde între Hudson şi Râul de Est, precum Lyonul între Ron şi Saone.

O oră mai târziu, după ce am pătruns între cheiurile New-Yorkului, Great-Eastern arunca ancorele în Hudson, iar acestea agăţară cablurile telefonice subacvatice, pe care era cât pe ce să le rupă la plecare.

Începu debarcarea tuturor celor care mă însoţiseră în cursul traversării, pe care aveam să nu-i mai revăd niciodată: californieni, sudişti, mormoni, tineri căsătoriţi… îi aşteptam pe Fabian şi pe Corsican.

Îi povestisem căpitanului Anderson despre incidentele duelului ce avusese loc la bordul navei sale. Medicii îşi făcură rapoartele. Justiţia nu avea ce sa cerceteze în ceea ce priveşte moartea lui Harry Drake, şi se dădură ordine ca rămăşiţele sale să fie îngropate în America.

Statisticianul Cokburn, care nu-mi vorbise tot drumul, se apropie de mine şi îmi zise:

— Domnule, ştiţi câte ture au făcut roţile în cursul traversării?

— Nu.

— O suta de mii şapte sute douăzeci şi trei.

— Într-adevăr? Dar elicea?

— Şase sute opt mii o sută treizeci de ture.

— Vă rămân îndatorat, domnule!

Şi statisticianul Cokburn se despărţi de mine, fără a-şi lua măcar rămas bun.

Atunci apărură Fabian şi căpitanul Corsican. Fabian îmi strânse mâna cu recunoştinţă.

— Ellen, îmi zise el, se va vindeca! Pentru câteva clipe şi-a revenit! Ah! Dumnezeu este drept şi îi va reda mintea în întregime!

Vorbind astfel, se gândea cu bucurie la viitor. Cât despre căpitanul Corsican, îşi luă rămas bun de la mine fără nici o ceremonie.

— Să ne vedem cu bine! îmi mai strigă el, după ce luă loc pe tenderul pe care se aflau Fabian şi Ellen, sub îngrijirea doamnei Red, sora căpitanului Mac Elwin, venită în întâmpinarea fratelui ei.

I-am privit cum se îndepărtau spre punctul vamal. Văzând-o pe Ellen între Fabian şi sora lui, nu mă îndoiam că îngrijirea, devotamentul şi dragostea vor reuşi să aducă la normal sufletul acela rătăcit din cauza durerii.

În clipa aceea, ra-am simţit prins de braţ. Era doctorul Dean Pitferge.

— Ei, m-a întrebat el, ce aveţi de gând să faceţi?

— Pe legea mea, doctore, fiindcă Great-Eastern va rămâne o sută nouăzeci şi două de ore la New-York şi pentru că mă voi întoarce în ţară tot cu el, am să petrec acest timp în America. înseamnă opt zile, şi dacă sunt întrebuinţate cu folos, vor fi suficiente pentru a vedea New-Yorkul, Hudsonul, valea Mohawk, lacul Erie, Niagara şi tot ţinutul acesta cântat de Cooper.

— Aşadar, mergeţi Ia Niagara? Pe legea mea, nu m-ar deranja să o revăd, zise Dean Pitferge.

Doctorul mă amuza. Era un ghid pregătit şi găsit pe neaşteptate.

— Bateţi palma! i-am spus.

După un sfert de oră, ne îmbarcam pe tender, şi după trei ore, venind de pe Broadway, ne instalam în două camere din Fifth Avenue Hotel.

CAPITOLUL XXXV.

Aveam să petrec opt zile în America! Great-Eastern urma să plece pe 16 aprilie, şi era 9, ora trei, când am pus piciorul pe pământul Statelor Unite. Opt zile! Există turişti bolnavi, aşa numiţii „turişti expres”, pentru care acest timp ar fi fost suficient ca să viziteze întreaga Americă. Nu aveam o asemenea pretenţie. Nici măcar pe aceea de a vizita New-Yorkul în întregime sau de a scrie, după un examen ultrarapid, o carte despre obiceiurile şi caracterul americanilor. Dar New-Yorkul e uşor de văzut în ceea ce priveşte aspectul său fizic. Nu e prea variat. Arterele de circulaţie se întretaie în unghiuri drepte, fiind numite bulevarde când sunt longitudinale şi străzi când sunt transversale. Cine a văzut un cartier din oraş cunoaşte

toată localitatea. Mai deosebită apare partea sudică, un vast spaţiu comercial. New-Yorkul este o limbă de pământ, şi zona cea mai animată este capătul respectivei limbi. în jurul acesteia se găsesc Hudson şi Râul de Est, adevărate braţe de mare înţesate de corăbii şi vapoare ce fac legătura cu Brooklyn, iar în stânga, cu malurile lui New-Jersey. O singura artera taie dintr-un capăt în altul aglomeraţia cartierelor marelui oraş şi aceasta este Broadway, echivalentul marilor bulevarde Ştrand din Londra şi Montmartre din Paris. E aproape impracticabil în partea de jos, unde mulţimea curge fără încetare, şi aproape pustiu în partea de sus. E un adevărat fluviu de oameni, autobuze, taxiuri, trăsuri. Pe acel bulevard ne-am plimbat întreaga scară, doctorul Pitfcrgc şi cu mine.

După ce am servit cina la Fifth Avenuc Hotel, urma să facem o escală la Teatrul Bănuim. Se juca o picsă cu marc succes la public. N-am avut însă o seară liniştita. în cursul actului patru, a izbucnit un incendiu, iar panica şi pompierii veniţi în graba au constituit marea atracţie a zilei.

În dimineaţa următoare, l-am lăsat pe doctor să-şi vadă de treburi. Trebuia sa nc întâlnim la hotel, la ora două. Am făcut o vizită sorei lui Fabian. Acolo am aflat că, la sfatul medicilor, prietenii mei părăsiseră oraşul. Doctorii îi recomandaseră Ellenci să-şi petreacă timpul în mijlocul naturii. Farmecul acesteia putea să o vindece dc boala ce o stăpânea, de aceea Fabian nu mai pierduse nici o clipă şi plecase la drum cu iubita sa, însoţiţi, bineînţeles, dc căpitanul Corsican.

Pe la ora două, m-am întors la hotel. L-am găsit pe doctor la bar.

— Când plecăm?

— În seara asta, pe la şapte.

— Luam trenul spre Hudson?

— Nu, Saint-John, un minunat steamer, un adevărat Great-Eastern al râului. Din păcate, nu circula decât în cursul nopţii. Mi-ar fi plăcut tare mult să vad ziua locurile sălbatice

pe unde trecem. Mâine dimineaţă vom fi la Albany. Seara vom lua trenul şi vom cina la Niagara-Falls.

N-am mai comentat programul doctorului. Acceptam totul cu ochii închişi.

CAPITOLUL XXXVI.

Saint-John şi fratele lui geamăn, Dean-Richmond, erau cele mai frumoase vase de pe fluviu. O mulţime de pasageri luase cu asalt punţile navei cu care călătoream. Peste tot domneau confortul şi luxul.

După ce am servit cina, m-am dus în cabina mea să mă odihnesc. Pe la ora unsprezece, am fost trezit de un şoc. Vaporul se oprise. Căpitanul nu mai putea manevra din pricina întunericului.

Navigaţia fu reluată abia pe la patru dimineaţa. Am ieşit pe punte şi l-am întâlnit pe doctorul Pitferge.

— Treburile se complică, prietene, mi-a zis el. Din cauza întârzierii nu vom ajunge la timp la Albany ca să luăm primul.tren. Va trebui să ne modificăm programul.

— Nu e bine, doctore, avem puţine zile la dispoziţie.

— Vom ajunge la Niagara-Falls noaptea, în loc să ajungem seara, într-adevăr, când am ajuns la Albany, trenul deja plecase. Am fost nevoiţi să-l aşteptăm pe următorul o oră şi patruzeci de minute. Am vizitat acel oraş curios, care era centrul legislativ al statului New-York. S-ar fi zis ca era un cartier al marelui New-York, ale cărui case şi străzi fuseseră mutate pe o colină pe care Albany se desfăşura ca un amfiteatru.

Timpul a trecut iute. Am luat trenul şi am pornit mai departe. Am trecut peste vastele câmpii, pe lângă pădurile de curând defrişate, unde riscam sa ne izbim de trunchiurile uriaşe ce zăceau în jurul căii ferate, am văzut oraşele noi cu străzile marcate de urmele căruţelor şi trăsurilor, localităţi ce purtau cele mai poetice nume ale istoriei antice: Roma, Syrâcuza, Palmyra. Astfel trecu prin faţa ochilor noştri valea Mohawk, celebră prin cărţile lui Fenimore Cooper.

Seara, la ora unsprezece, am schimbat trenul la Rochester. Am trecut pe lângă apele iuţi ale râului Tennessee, care fugeau înspumate pe sub vagoanele noastre. Pe la două dimineaţa, după ce am înconjurat Niagara, fără însă a o vedea, am ajuns la destinaţia noastră, superbul hotel Cataract-House.

CAPITOLUL XXXVII.

Niagara nu-i un fluviu, nici măcar un râu, ci un canal lung de treizeci şi şase de mile.

Prin acest canal se varsă apele Lacului Superior, ale Michiganului, Huronului şi Erie în Ontario. Cascada separa Statele Unite de Canada.

La ora 10 dimineaţa, pe 12 aprilie, doctorul şi cu mine am ajuns pe străzile largi ale lui Niagara-Falls, orăşelul creat chiar la marginea cascadei, la trei sute de mile de Albany. Hotelurile luxoase şi vilele confortabile, pe care le frecventează yankeii şi canadienii, ne-au atras atenţia.

După câteva minute, am ajuns la marginea cascadei a cărei prezenţă se făcuse simţită prin mugetul infernal ce răsuna pretutindeni. Am urcat pe un pod ce lega malul stâng al râului Niagara de cel drept. Cascada nu se putea vedea, fiindcă vaporii de apă rezultaţi din prăbuşirea lichidului înspumat formau o adevărata ceaţă, dincolo de care nu se desluşea nimic.

— Închideţi ochii! îmi spuse doctorul. Să nu priviţi până nu vă voi zice eu!

Nu l-am ascultat. După ce am trecut podul, am ajuns pe o insulă, numită Goat-Island. Era un pământ de şaptezeci de acri pe care creşteau copaci uriaşi, înconjuraţi de aleile pline de maşini. Am fugit pe sub copaci. Tunetul apelor se auzea şi mai tare.

— Priviţi acum! îmi zise doctorul.

Niagara se putea vedea în toată splendoarea sa. în acel loc făcea o cotitură brusca, aşa că se puteau observa fără dificultate apele ei ce se prăbuşeau de la o înălţime de o sută cincizeci şi opt de picioare, pe o lungime de două mile.

Acolo natura crease unul dintre cele mai minunate locuri din lume, parcă special pentru a vrăji ochiul. Combinaţiile de culori, jocul de lumini şi umbre, soarele care atingea apele din toate unghiurile posibile dădeau naştere unor efecte greu de imaginat.

— Şi acum, să mergem în mijlocul cascadei, îmi zise doctorul.

Ce voia să spună? Nu ştiam ce să cred, când am văzut un turn din piatră, la câteva sute de paşi, construit chiar la marginea apei. Acel monument măreţ fusese ridicat în 1833 de un oarecare Judge Porter şi era numit Terrapin-Tower.

Niagara se putea vedea în toată splendoarea sa…

Am coborât apoi râpele de pe Goat-Island. Ajunşi la nivelul cursului superior al Niagarei, am văzut o punte sau, mai degrabă, nişte scânduri ce uneau capetele unor stânci. Puntea urma cascada de la numai câţiva paşi. Apele înspumate mugeau dedesubt. Ne-am aventurat pe scândurile acelea şi, după câteva clipe, am ajuns pe blocul de rocă principal care suporta pe Ten-apin-Towcr. Turnul, rotund, înalt dc patruzeci şi cinci de picioare, era făcut numai din piatra. în vârf avea un balcon circular. Scara era din lemn. Mii de nume erau gravate pe treptele acesteia.

Din vârful turnului, privirea plonjează în adâncuri. Poţi vedea până la gura monstrului lichid care înghite apele. Simţi cum vibrează stânca de la baza turnului. în jur se formează prăpăstii lichide, îngrozitoare. Nu se mai aud cuvintele. Spuma sare până în vârful construcţiei. Apa pulverizată se ridica în aer, dând naştere unui minunat curcubeu. Printr-un simplu efect optic, turnul parc a se deplasa o dată cu apele, dar în sens opus.

Altfel, efectul ar fi fost atât de puternic, încât puţini turişti ar fi scăpat de leşin.

După câteva minute, ne-am retras de pe terasa construcţiei. Atunci, doctorul mi-a zis:

— Terrapin-Tower, domnul meu, va cădea într-o zi în prăpastie şi acest lucru se va întâmpla mai repede decât

credem.

— De ce?

— Cascada canadiană se retrage încet şi foarte puţin, dar se retrage. Turnul, construit în 1833, se afla mult mai departe de apă. Geologii pretind că, în urmă cu treizeci şi cinci de mii de ani, căderea de apă se situa pe la Queen's Town, cam la şapte mile în aval de poziţia pe care o ocupă azi. După domnul Bakewcll, deplasarea e de vreun metru pe an. După sir Charles Lyell, de doar un picior. Va veni deci clipa când stânca pe care e construit turnul, roasa de ape, se va prăbuşi în adâncul cascadei. Ei bine, ţineţi minte ce vă spun: când se va prăbuşi stânca, se vor găsi câţiva excentrici care să coboare în Niagara o dată cu aceasta!

CAPITOLUL XXXVIII.

A doua zi, pe 13 aprilie, programul doctorului indica o vizită pe ţărmul canadian. O simpla plimbare. Am plecat pe la şapte dimineaţa.

Pe la şapte şi jumătate, am ajuns la Suspension-Bridge. Era singurul pe care se putea ajunge în Canada. Podul suspendat era format dintr-o parte superioară, pe care treceau trenurile, şi dintr-una inferioară, pe care se deplasau pietonii şi maşinile. Fusese construit de îndrăzneţul inginer John A. Roebling, din Trendon, statul New-Jersey. Avea o lungime de opt sute de picioare şi o lărgime de douăzeci şi patru. Inaugurat în 1855, costase cinci sute de mii de dolari. în clipa când ne aflam pe la mijlocul său, pe deasupra noastră trecu un tren, şi am observat cum partea superioară s-a deformat sub noi cu mai mult de un metru!

Am ajuns pe ţărmul canadian şi mergeam pe malul stâng al Niagarei pentru a surprinde alte aspecte noi. Am poposit la un hotel englezesc unde doctorul a comandat un dejun foarte convenabil. Pe acolo trecuseră multe celebrităţi, printre care şi Louis Napoleon.

Am pornit iar să vedem cascada. Un negru ne-a condus într-un vestiar, de unde ne-am echipat cu un impermeabil,

cizme şi pălării cauciucate. Astfel am putut ajunge în mijlocul norilor de apă pulverizată. Cascada se prăbuşea în faţa noastră asemenea unei cortine la teatru.

Pe la ora nouă, am ajuns la hotel, unde ne-am dat jos hainele ude. Am revenit pe ţărm şi, deodată, am scos un strigăt de uimire:

— Căpitanul Corsican!

M-a auzit şi a venit spre mine.

— Dumneavoastră aici! Ce bucurie să vă revăd!

— Şi Fabian? Şi Ellen? l-am întrebat, în timp ce-i strângeam mâna.

— Sunt şi ei aici. Fabian e plin de speranţă, Ellen revenindu-şi, încet-încet.

— Dar cum se face că vă găsesc aici?

— Acest Ioc ne-a fost recomandat pentru recuperarea ei.

— Dar l-a recunoscut pe Fabian?

— Nu, nu încă, murmură căpitanul. Dacă o va face vreodată… E calmă, liniştită, doarme bine, iar în ochii ei poţi citi că încearcă să-şi amintească ceva.

— Dar unde sunt cei doi?

— Priviţi! îi puteţi vedea de aici.

În direcţia indicată de căpitan, l-am zărit pe Fabian. Se afla lângă o stâncă şi, la câţiva paşi de el, stătea imobilă Ellen. Ea privea peisajul şi părea cufundata într-un extaz mut. Din poziţia ei se vedeau cele două cascade, americana şi canadiana. Deodată, tânărul făcu un pas spre ea. Ellen se ridicase brusc şi se îndreptase spre apa înspumată. Voia să se arunce în valuri?

Mâna ei se întindea spre prăpastie. Dacă mai făcea un pas era pierdută.

Se opri brusc. îşi duse mâna la frunte, ca şi când ar fi vrut să-şi alunge o anumită imagine. Fabian, palid ca un mort, se aruncase deja între ea şi prăpastie. Ellen îşi scutură minunatul păr blond. Tresări. Oare îl vedea pe Fabian? Nu. Era ca o moartă care revenea la viaţă şi încerca să înţeleagă ce se petrecea în jurul ei.

Căpitanul Corsican şi cu mine nu îndrăzneam să facem nici un pas. Cei doi se aflau atât de aproape de prăpastie, încât ne era teamă de o nenorocire.

Deodată îi scăpară câteva cuvinte:

— Dumnezeule, unde sunt? Ce e cu mine?

Ellen îşi dădu seama, dintr-o data, că cineva se afla foarte aproape de ea. Se întoarse pe jumătate spre noi şi ne apăru metamorfozată. O altă privire scânteia în ochii săi. Fabian, tremurând, stătea în faţa ei, cu braţele deschise.

— Oh, Fabian, iubitul meu Fabian! strigă ea.

Tânărul o prinse în braţe, iar ea se prăbuşi fără putere. El scoase un urlet disperat, crezând-o moartă! Doctorul însă interveni:

— Liniştiţi-vă, îi zise tânărului, această criză o va salva!

Am dus-o apoi la Clifton-House şi am aşezat-o în patul ei, unde, după ce-i trecu leşinul, adormi adânc.

Fabian, încurajat de doctor şi plin de speranţă, fiindcă Ellen îl recunoscuse, veni spre noi:

— O vom salva, îmi zise, o vom salva. în fiecare zi văd cum se vindecă tot mai mult. Poate azi, poate mâine, Ellen va redeveni a mea. Ah, Cerule milos, fii binecuvântat! Vom rămâne aici cât va fi nevoie ca să se facă bine. Nu-i aşa, Archibald?

Fabian ne privea cu tandreţe. Vindecarea fetei nu era departe…

Dar trebuia să plecăm. Ne mai rămânea abia o oră ca să ajungem la Niagara-Falls. Când a venit clipa despărţirii de bunii noştri prieteni, Ellen încă dormea. Fabian ne-a îmbrăţişat. Căpitanul Corsican, emoţionat, după ce ne-a promis că ne va trimite telegrafic veşti despre fată, şi-a luat rămas bun de la noi, şi astfel am părăsit, în jurul prânzului, Clifton-House.

Puntea vasului era plină de pasageri şi de colete…

CAPITOLUL XXXIX.

A doua zi, pe 15 aprilie, în compania doctorului meu neobosit, am ajuns la Brooklyn. Seara, mi-am luat la

revedere de la el. îmi părea rău, fiindcă părăseam un prieten.

Marţi, 16 aprilie, era ziua fixată pentru plecarea lui Great-Eastern. Puntea vasului era plină de pasageri şi de colete. în momentul când mă pregăteam să mă îndrept spre cabina mea, cineva m-a bătut pe umăr. Era doctorul Pitferge!

— Dumneavoastră! am strigat, surprins. Reveniţi în Europa?

— Desigur.

— Cu Great-Easterri?

— Fără îndoială. Pot lipsi tocmai de la ultimul său drum? Mai mult ca sigur că de data asta se va scufunda!

După douăsprezece zile ajungeam la Brest şi, în ziua următoare, la Paris. Traversarea avusese loc fără nici un accident, spre disperarea lui Dean Pitferge, care tot aşteptase să naufragieze!

Apoi, timp de opt luni, n-am mai auzit nimic despre prietenul meu excentric. într-o zi însă, poştaşul îmi aduse un plic plin de timbre multicolore. Scrisoarea începea astfel:

Sunt la bordul lui Coringuy, reciful Aukland. în sfârşit, am naufragiat…

Şi se încheia în felul următor:

Niciodată nu m-am simţit mai bine! Vă salută cordial al vostru prieten, Dean Pitferge.

SFÂRŞIT